37 (325) ROK VII 14 WRZEŚNIA 1952
Cena 60 gr



MŁODZIEŻ WE FRONCIE NARODOWYM

Jak już zapewne wiecie, w Warszawie odbyła się niedawno Ogólnopolska Konferencja Frontu Narodowego. Zebrani na niej przedstawiciele całego ludu pracującego w Polsce — robotników, inżynierów, pracujących chłopów, artystów, młodzieży — postanowili pójść do zbliżających się wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej razem, w zjednoczonym froncie narodowym. Wspólne są bowiem cele i wspólne interesy każdego uczciwego obywatela Polski Ludowej, niezależnie od tego czym się zajmuje i w jaki sposób przyczynia się do budowy potęgi naszej Ojczyzny.

Front Narodowy, oznaczający po prostu jedność wszystkich ludzi pracy w Polsce i zjednoczenie ich wokół naszej Partii — ma również zasadnicze znaczenie dla młodzieży. Mówił o tym sekretarz ZG ZMP, tow. Nowocień na wspomnianej już konferencji: „Otworem stoją przed młodzieżą fabryki, szkoły, uczelnie. Młodzież urzeczywistnia marzenia swych ojców o nauce, o twórczej, radosnej pracy dla Ojczyzny... Dlatego program Frontu Narodowego jest programem młodzieży. Bowiem jest to program walki o pokój, walki ze zbójeckim imperializmem, który zagraża naszym zdobyczom i niepodległości Polski. Jest to program zwiększenia sił naszej Ojczyzny, dalszego jej rozkwitu".

Przed każdym z nas, zwłaszcza przed tymi, którzy po raz pierwszy brać będą udział w wyborach najwyższej władzy naszego kraju, stoi zadanie udziału w terenowych komitetach wyborczych Frontu Narodowego. Musimy brać udział we wszystkich pracach tych komitetów, a jednocześnie prowadzić aktywną propagandę na rzecz kandydatów wysuniętych przez masy pracujące naszego kraju, na rzecz zwycięstwa Frontu Narodowego. Te zadania agitacyjne i propagandowe winny być naszym najważniejszym obowiązkiem w kampanii wyborczej. Znajdą się bowiem i tacy, co będą szerzyć plotki i oszczerstwa na władzę ludową, nasz system wyborczy czy też kandydatów Frontu Narodowego. Musimy nie tylko demaskować i przygważdżać tych kłamców, marzących o takich wyborach jakie byłyby dogodne dla niedobitków obszarników i kapitalistów, dla opłacanych przez wrogów naszej Ojczyzny zdrajców i zaprzańców. Musimy przede wszystkim przekonywać ludzi, posługując się szeroko materiałem faktycznym, musimy im udowadniać, że władza ludowa, socjalizm, szczęście mas ludowych i bezpieczeństwo naszego kraju są ze sobą nierozłącznie powiązane.

Nasz udział w kampanii wyborczej na rzecz Frontu Narodowego — to tylko drobna forma wywdzięczenia się za wszystko, co nam dała i daje codziennie władza ludowa.

W 20 ROCZNICĘ ŚMIERCI FRANCISZKA ŻWIRKI I STANISŁAWA WIGURY



W tym roku mija dwudziesta rocznica śmierci najsławniejszych polskich lotników okresu międzywojennego — Żwirki i Wigury. 11 września 1932 roku, w czasie lotu z Warszawy do Pragi Czeskiej, zginęli nad miejscowością Cierlicko na Śląsku Cieszyńskim w Czechosłowacji Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura. Odeszli z szeregów polskiego lotnictwa, zaledwie w kilkanaście dni po wspaniałym triumfie w Berlinie, gdzie zwyciężyli w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Sportowych tzw. Challenge'u, odbierając po raz pierwszy palmę pierwszeństwa Niemcom, którzy posiadali wówczas opinię najlepszego lotnictwa sportowego w Europie.

Pilot Franciszek Żwirko był synem kolejarza — urodził się w 1895 r. Wraz z inż. Stanisławem Wigurą dokonał pierwszego przelotu na samolocie polskiej konstrukcji dookoła Europy. Brał udział w różnych zawodach w kraju i za granicą, osiągając szereg zwycięstw. 19 października 1929 roku zdobył dla Polski międzynarodowy rekord wysokości na samolocie RWD-2 wynikiem 4 004 (dla samolotów tej kategorii). 28 sierpnia 1932 roku odniósł ostatni sukces, zwyciężając w Challenge'u w Berlinie najlepszych pilotów sportowych Niemiec, rozsławił na cały świat imię polskiego lotnictwa.

Inż. Stanisław Wigura był nieodłącznym towarzyszem sukcesów i zwycięstw Żwirki. Był on współkonstruktorem samolotów RWD.

Polska burżuazja, uzależniona od zagranicznych i rodzimych kapitalistów, kumająca się z hitlerowskimi Niemcami, nie dbała o należyty rozwój polskiego lotnictwa. Nie wykorzystała też sukcesów Żwirki i Wigury w rozwoju naszego lotnictwa, tak jak nie potrafiła wykorzystać dobrych prototypów samolotów RWD dla dalszego rozwinięcia budowy samolotów bojowych.

W pamiętne dni tragicznego września 1939 roku naród polski zdradzony przez faszystowską klikę sanacyjną nie mógł się oprzeć najazdowi hodr hitlerowskich — lotnictwo polskie nie było zdolne bronić nieba naszej ojczyzny.

Dziś w Polsce gospodarzy naród. Każdy rok władzy ludowej to rok budowy Polski socjalistycznej — Polski nie słabej i bezbronnej, ale rosnącej w siły. Polska Ludowa posiada dziś lotnictwo jakiego w swych dziejach nigdy nie miała. Rośnie ono i rozwija się stojąc czujnie na straży nieba naszej ojczyzny.

Budując lotnictwo Polski Socjalistycznej, pielęgnujemy starannie najlepsze i najbardziej postępowe tradycje naszego lotnictwa; pamiętamy o ludziach, którzy w trudnych warunkach, za rządów kapitalistów i obszarników, pracowali wytrwale i nieustępliwie nad rozwojem polskiego lotnictwa, rozsławiając jego imię na całym świecie. Do nich należeli między innymi — Żwirko i Wigura.

(O życiu i pracy Żwirki i Wigury zamieścimy wkrótce obszerne opowiadanie).

SIEĆ POŁĄCZEŃ LOTNICZYCH BĘDZIE WIĘKSZA

W Planie 6-letnim przewiduje się znaczną rozbudowę sieci połączeń lotniczych, która obejmie wszystkie miasta wojewódzkie.

Połączenie powietrzne z Warszawą otrzyma Koszalin przez Bydgoszcz, Zielona Góra przez Poznań i Łódź, Opole przez Łódź, a Rzeszów przez Lublin. Kraków, oprócz bezpośredniego połączenia ze stolicą, uzyska linię przez Kielce, które poza tym będą miały komunikację z Łodzią. Okrężna linia połączy Wrocław z Opolem, Katowicami i Krakowem, a Szczecin z Gdańskiem przez Koszalin. Bezpośrednie połączenie ze stolicą przewiduje się dla Olsztyna i Białegostoku.

Pod koniec Planu 6-letniego ilość punktów lądowania tzw. „taksówek lotniczych" czterokrotnie przekroczy ilość lotnisk stałych.

SZYBOWNICY 5-ciu OKRĘGÓW NAD GÓRAMI ŚWIĘTOKRZYSKIMI

(O ZAWODACH REGIONALNYCH W KIELCACH)

Zaczynam od środy, 20 sierpnia. Chociaż zawody rozpoczęły się 4 dni wcześniej, w niedzielę dnia 17 sierpnia, jednak fatalne warunki atmosferyczne sprawiły, że nie mogła się odbyć żadna konkurencja. Jednym słowem — pierwsze dni zawodów kieleckich nie miały swej historii, wyjąwszy wtorkową (w dniu 19 sierpnia) próbę rozegrania przelotu szybkościowego po trasie trójkątnej 100 km. Konkurencji tej nie ukończył żaden z zawodników. Bardzo niekorzystne warunki nie pozwoliły na przelecenie wszystkich boków trójkąta.

Pozwólcie tymczasem, Czytelnicy, że przedstawię Wam zawodników biorących udział w kieleckich zawodach regionalnych o puchar SiM-u. A więc: Sławomir Cetner — reprezentant Kielc, Zbigniew Chodorowski — przedstawiciel Okręgu Rzeszowskiego, Edmund Liziniewicz — z Warszawy, Ryszard Plebańczyk — Łódź i Andrzej Stala — Częstochowa. Po za konkursem — Józef Pańtak — Kielce i Henryk Kiełkowicz — Kielce.

Jest ich mało, to prawda, ale nie wszystkie Okręgi niestety przysłały na zawody pilotów.

Do tej pory czas głównie upływał na tęsknym wpatrywaniu się w ponure niebo i oczekiwaniu na przysłowiowe już warunki do latania. Ano, z tymi warunkami było i jest rzeczywiście źle. Prawdy nie ukrywał wcale obecny na zawodach mgr. Parczewski, nie robiąc od początku złudzeń na najbliższe 2—3 dni.

HISTORIA NIEUDANEJ KONKURENCJI

W dniu 21 sierpnia od rana padał deszcz, na niebie przeciągały wielkie ławice niskich chmur. Nic nie wskazywało na to, aby się wypogodziło.

Jednak przed samym południem sytuacja nabrała rumieńców. Wyjrzało wreszcie upragnione słoneczko, a po niedługim czasie zaczęły powstawać pierwsze cumulusy. Nadchodzą jednak warunki! Magister Parczewski zaciera ręce.

Na starcie podniecenie. Wszystkie „Muchy" są już gotowe do lotu, ustawione w równą linię. Zdecydowano się na rozpoczęcie konkurencji. Jakiej? Aha, przewyższenie. Już wiadomo. Meteorolog ponagla: szybko, szybko!

Czas upływa. Brak decyzji. Co robić? Piloci wyraźnie niecierpliwią się. Przesuwa się nad lotnisko piękny cumulonimbus. Mija pół godziny, potem drugie pół. Sygnał do startu jeszcze nie padł. Dlaczego?

Słyszę, że kierownictwo przewiduje — w wypadku wystartowania — rozproszenie się zawodników po okolicy, tzw. lądowania za chałupą. Powodowało by to trudności ze ściąganiem szybowców... A nam się wydawało, że jest to po prostu zwyczajne przegapienie dobrych warunków do startu, i tak już mocno opóźnionego. A że trochę ryzyka? To zawsze musi być.

Jest 14,45. „Muchy" od godziny marynują się na starcie. Korzystne cumulusy, niestety, już minęły lotnisko.

Godzina 15,15. Do lotów w celu zbadania warunków startuje właśnie „Żuraw", z kierownikiem sportowym zawodów i mgr Parczewskim na pokładzie. Byli w powietrzu chyba z pół godziny. Właśnie lądują.

— Chłopcy, „Muchę" na start! — słychać już z daleka.

A więc zaczynamy konkurencję przewyższenia. Czy aby nie za późno?...

Pierwsza „Mucha" Józefa Pańtaka (Kielce) toczy się już na start. Jest godzina 15,52. Z przeciwległego krańca lotniska słychać wyraźnie warkot dwóch potężnych „Herkulesów", doskonałych wyciągarek produkcji czechosłowackiej.

Start! Pańtak wyszedł już w powietrze. Wyczepił się, zatacza kręgi. Mija dwie minuty. Wystartował zawodnik z Krosna — Chodorowski. Obaj z Pańtakiem odeszli w kierunku pobliskiego zbocza. Start za startem, szybko, szybko. Trzeci jest w powietrzu łodzianin Plebańczyk. W trzy minuty później — rwie do góry „Mucha" Andrzeja Stali (Częstochowa). Dołączyli do dwóch pierwszych. Szykuje się do startu Cetner.

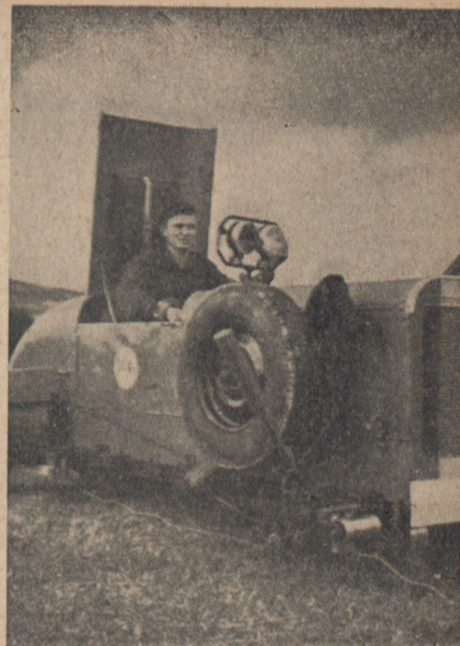
Cetner już nie wystartował. Nie było potrzeby.

*

Czterej zawodnicy, po starcie, polecieli w kierunku pobliskiego zbocza. Tam spodziewali się znaleźć żagiel, „podchodzić" trochę na nim, a potem szurnąć pod chmurę.

A ze startu w 15 minut po wylocie pierwszego zawodnika, latanie nie wyglądało różowo. Oto już dwóch chodzi poniżej zbocza, a trzeci wykazuje podobne tendencje. Warunki, i tak mocno iluzoryczne, nikną w oczach. Błyska czerwona rakieta: „Do lądowania!". Jak po sznurku „Muchy" podchodzą nad lotnisko. Sprawnie lądują. Okazało się, że zbocze wcale już nie nosiło. Za późno, za późno. Konkurencja spaliła na panewce. Zaczyna padać dokuczliwy deszcz.

Następnego dnia — niestety, znów od rana nie ma żadnych warunków. Nadchodzi front zokludowany, jest mgła, całkowite zachmurzenie. Z Łodzi telefon donosi, że leje tam jak z sikawki strażackiej. Do końca dnia — bez zmian.



Mechanik wyciągarkowy Kieleckiego ALL Stanisław Łuszczyna

PRÓBA PRZELOTU DOCELOWEGO

23 sierpnia rano mgr Parczewski orzekł, że przed południem należy się spodziewać zmiany warunków na lepsze. Rozjaśniły się twarze, czekamy.

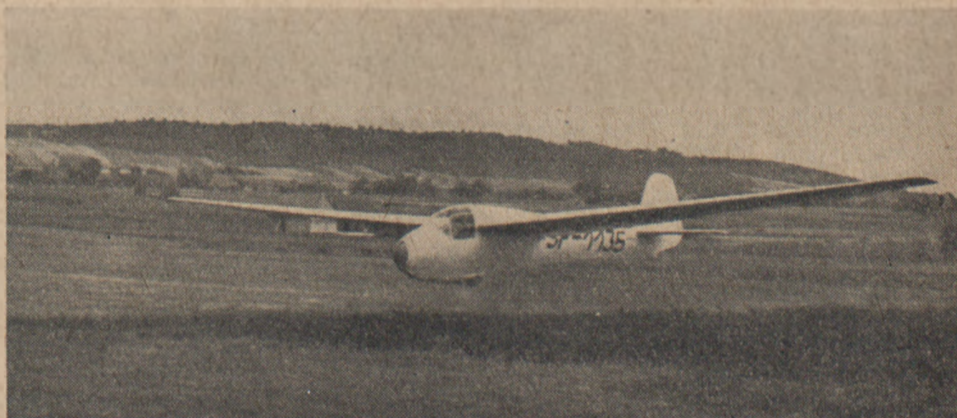
Godzina 10,30. Rzeczywiście, polepszyło się wreszcie, przebłyskujące słońce. W kierownictwie ruch. Wszędobylski kierownik sportowy zawodów, instr. Gajos dwoi się i troi. Powietrze rozbrzmiewa od szybkich komend. Sprawnie postępuje wyhangarowywanie „Much".

Postanowiono rozegrać konkurencję szybkościowego przelotu docelowego do Solca Sandomierskiego nad Wisłą. Długość trasy wynosi 77 kilometrów. Na trójkąt szybkościowy nie zdecydowano się ze względu na bardzo silny wiatr.

Jak się dowiaduję, z Łodzi przyleci samolot (CSS—13), który ma ściągać zawodników z Solca. ZOLL Łódź trzeba pochwalić za gotowość pomocy Kielcom. Tak być powinno.

Jak przedstawiają się warunki lotu? Otóż napływa na nas wilgotna masa chłodnego powietrza polarno-morskiego. Szybkość wiatru, który wieje z za-

„Mucha" jednego z zawodników na parę sekund przed wylądowaniem.
Foto: Koszewski — LL (2)



TABELKA WYNIKÓW PRÓBY SPRAWNOŚCI PILOTAŻU

Lp.	Zawodnik	elementy lotu pętla	kork. w pr.	kork. w l.	spir. w pr.	spir. w l.	krąg	ląd. w prost.	razem pkt.	miejsce
1.	Chodorowski	10	10	7	20	30	20	30	127	I
2.	Plebańczyk	15	3	3	20	20	20	30	111	II
3.	Cetner	10	3	10	30	20	20	0	93	III
4.	Stala	15	3	3	10	10	10	0	51	IV
5.	Liziniewicz	10	3	3	0	0	20	0	36	V
6.	Kiełkowicz (poza konk.)	10	10	7	30	30	20	30	137	—

chodu, wynosi 40 km/godz. Silne zachmurzenie przez chmury kłębiaste o niskiej podstawie. Jak z tego wynika, warunki lotu wymagać będą od zawodników wykazania się bardzo dobrym opanowaniem techniki pilotażu, aby móc zwycięsko przebyć wyznaczoną trasę.

Po podaniu do wiadomości rodzaju mającej się odbyć konkurencji, zawodnicy przystąpili do wykreślania trasy przelotu. Daje się zaobserwować przyjacielska, wzajemna pomoc, silne zgranie się zespołu ludzi, którzy wkrótce przystąpią do walki o rozwinięcie największej szybkości na trasie powietrznej od Masłowa do Solca.

„Muchy" już transportują na start. Wszystko zapięte na ostatni guzik. Godzina 12,23 — wystartował Stala. Niestety, po paru minutach wraca, nie znajdując możności zaczepienia się. Tak samo było z Liziniewiczem i Chodorowskim. Będą powtarzać.

Czwarty wystartował Cetner. Świeci piękne słońce, robi się troszkę cieplej. Sławomir energicznie krąży, nabierając wysokości. Już wchodzi w chmurę, znikł. Lecący trochę poniżej niego Kiełkowicz (wystartował przed paroma minutami) również szybko nabiera wysokości, maleje, wreszcie znika też w chmurze. Od czasu do czasu migają jeszcze sylwetki ich maszyn w rzadszych partiach chmury. Wyraźnie wyszli już jednak na kurs i gnają ile sił w kierunku Solca.

Powtórnie startuje Stala, pnie się do góry zawadiacko. Na dole gotów już jest warszawiak Liziniewicz, szczuplutki pilot, mający zawsze poważną, zamyśloną twarz. I on już jest w powietrzu. W dwie minuty po nim odrywa się od lotniska krośnianin Chodorowski. Z boku charakterystyczny widok przedstawia jego zgięta, skurczona w kabince sylwetka (chłop ma chyba ze 2 metry wysokości). Po nim — wzlatuje Pańtak.

Wszyscy są więc w powietrzu. Lecz co to? z daleka od wschodu widać wracające dwie maszyny. „To Chodorowski i Pańtak!" — słyszę okrzyki. Nie mogli się jednak zaczepić.



Minęły już chwile oczekiwania przy telefonie, można podać wyniki. Niestety, do Solca nie doleciał żaden z zawodników, wszyscy lądowali po drodze. I tak — Cetner siadł w Rudkach koło Nowej Słupi, Plebańczyk obok Bodzantyna, Stala w Stykowie, Liziniewicz koło Ćmielowa (około 55 km). Kiełkowiczowi brakowało parę kilometrów do Solca, ale — nie dociągnął. I znów zwyciężyły warunki. Jak długo będą one jeszcze górą?

Inna rzecz, że zawodnicy sprawę nieco przechytrzyli. Po prostu za wcześnie po starcie poszli na przelot, nie czekając na najbardziej korzystne warunki lotu chmurowego, które zaistniały trochę później. Przelot było do wykonania, należało tylko wyczekać odpowiedniej chwili.

PIERWSZA UDANA KONKURENCJA

W niedzielę dnia 24 sierpnia przeprowadzono próbę sprawności pilotażu. Była to pierwsza na zawodach udana konkurencja. Warunki lotu — ciężkie, wiał silny wiatr, a pilotów oślepiało słońce.

Zawodnicy wykonali szereg ewolucji, z których każda podlegała punktowaniu. Start do konkurencji — za samolotem. Wykonywanie ewolucji rozpoczynano z wysokości 800 metrów.

A oto, jakie „orzechy" musieli zgryźć zawodnicy w próbie sprawności pilotażu: jedna pętla, za wykonanie której komisja przyznawała od 5 do 15 punktów, dwie zwitki korkociągu w prawo i dwie zwitki w lewo (od 3 do 10 punktów), spirala — 3 zwitki w prawo i trzy w lewo (od 10 do 30 punktów), zejście z wysokości 300 metrów do 200 metrów ślizgami kierunkowymi i z tej wysokości wykonanie kręgu czterozakrętowego nad literą T (punktowane od 10 do 30 punktów) oraz lądowanie w prostokącie o bokach 20 do 30 metrów (od 10 do 30 punktów).

Wywiązało się bardzo zacięte współzawodnictwo, z którego zwycięsko wyszedł Zbigniew Chodorowski, osiągając łącznie za wszystkie wykonane figury pilotażu 127 punktów. Drugie miejsce w tej konkurencji zajął Ryszard Plebańczyk — 111 punktów, trzecie Sławomir Cetner — 93 punkty, czwarte Andrzej Stala — 51 punktów, piąte Edmund Liziniewicz — 36 punktów. Poza konkursem doskonały wynik uzyskał Henryk Kiełkowicz, osiągając 137 punktów.

NA TRASIE MASŁÓW — POLICHNO — MASŁÓW

O godzinie 11-ej następnego dnia zawodnicy ruszyli na przelot. Zadecydowano rozpocząć start do przelotu docelowo-powrotnego na trasie 50 km (Masłów — Polichno — Masłów). Przedsięwzięcie to nosiło w sobie wyraźne cechy ryzyka, ale świadomość oczekującej zawodników ciężkiej walki z żywiołem dodawała im tylko energii i utwierdzała wolę wykonania przelotu.

Tak więc było powiedziane, o godzinie 11-ej wystartował pierwszy zawodnik.

Zaczepić zdołało ich się sześciu, ale na przelot odeszło pięciu: Chodorowski, Stala, Plebańczyk, Kiełkowicz i Pańtak. Przelot ukończyło — trzech: Chodorowski, Stala i Kiełkowicz. Resztę pilotów warunki zmusiły do lądowania.

A jak było na przelocie? Oddajmy tu głos zwycięzcy konkurencji, Zbigniewowi Chodorowskiemu:

„Wyszedłem na kurs z wysokości 800 metrów. Warunki lotu były kiepskie, miałem słabiutki metr wznoszenia, ale i to potem się skończyło. Około 20 kilometrów leciałem z zerem na wariometrze. Sytuacja była już bardzo krytyczna, silnie zniosło mnie z trasy. W pewnym miejscu, na 150 metrach wysokości, zdołałem złapać komin. Było to koło Małogoszczy, z boku od trasy. Dzięki niemu wykręciłem się na 1 200 metrów i pognałem na punkt kontrolny Polichno. Meldowałem się na 200 metrach wysokości.

W tym samym miejscu wykręciłem się na 1 100 metrów i kontynuowałem powrót. Droga była już pomyślniejsza — leciałem w chmurach, w których 3 razy osiągałem wysokość 1 800 metrów.

Turbulencja — bardzo silna, ogromnie dała się we znaki. Po przebiciu inwersji, mając noszenie 4 m/sek wyszedłem na wysokość 2 300 metrów. Dalej — kończyła się chmura. Na lotnisko wróciłem na 800 metrach".



Złe, fatalne po prostu warunki meteorologiczne uniemożliwiły przeprowadzenie jakiejkolwiek jeszcze konkurencji w ciągu następnych dni. Zawody, po bezowocnym czekaniu na polepszenie, zakończone zostały we czwartek, dnia 28 sierpnia. Puchar SiM-u zdobył reprezentant Okręgu Rzeszowskiego — Zbigniew Chodorowski. Wszyscy zawodnicy dostali od redakcji upominki książkowe.



A teraz parę słów ogólnie, ze stanowiska obserwatora:

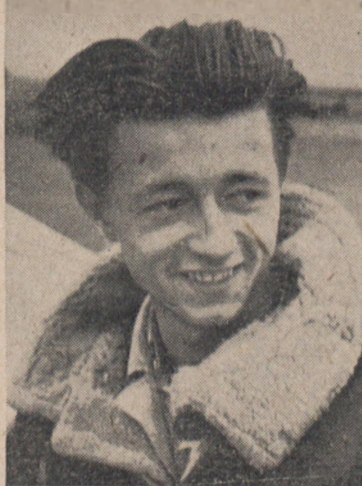
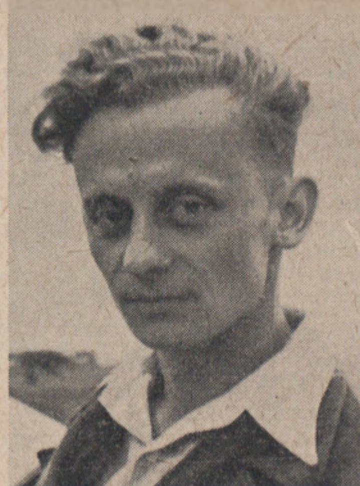
Pomimo ciężkich warunków w jakich się odbywały, zawody kieleckie dobitnie udowodniły, że do lotów wyczynowych doskonale może być wykorzystany start za wyciągarką. Kwestia zaczepienia się — nie przedstawia trudności. Pod tym względem zawody kieleckie zdały egzamin, służąc innym ośrodkom dobrym przykładem. Dobrze zdali egzamin — młodzi zawodnicy, którzy dali ze siebie dużo, aby w najtrudniejszych warunkach wykonać postawione przed nimi zadania.

Na pochwałę zasługuje również służba meteorologiczna na zawodach. Bardzo trafne oceny sytuacji meteo, precyzja prognoz — w jeszcze większym stopniu utwierdziły autorytet mgr. Parczewskiego jako wybitnego specjalisty — meteorologa lotniczego.

Wielkim minusem była natomiast sama organizacja zawodów. Nie chcąc być posądzonym o rozwlekłą gadaninę, powiem krótko: nie można wszystkiego złego tłumaczyć tylko fatalnymi warunkami meteorologicznymi. Bardzo wiele do życzenia pozostawiała przede wszystkim — opieka nad zawodnikami. A to chyba nie wiąże się ściśle z sytuacją pogodową! Nie zdało bynajmniej egza-

TABELKA PUNKTACJI KOŃCOWEJ ZAWODÓW W KIELCACH

Lp.	zawodnik	okręg	punktów	miejsce
1.	Chodorowski	Rzeszów	1182	I
2.	Stala	Katowice	866	II
3.	Plebańczyk	Łódź	456	III
4.	Cetner	Kielce	93	IV
5.	Liziniewicz	Warszawa	36	V
poza konk.	Kiełkowicz	Kielce	982	
	Pańtak	Kielce	99	


Oto uczestnicy Regionalnych Zawodów Szybowcowych o puchar SiM-u: od lewej — Andrzej Stala (Okręg Katowicki), Ryszard Piebańczyk (Łódź), Sławomir Cetner (Kielce) i Edmund Liziniewicz (Warszawa).

Foto: Koszewski — LL (5)

minu na piątkę wieloosobowe kierownictwo zawodów, którego działalność charakteryzowała się w pierwszym rzędzie: opieszałością, następnie brakiem sprężystości i zdecydowania, a w końcu — chroniczną... nieobecnością na lotnisku. Jeden człowiek, mówiąc ściśle kierownik sportowy zawodów instr. Gajos, nie mógł sprawić „cudu" i wykonać wszystkich czynności za blisko 20 osób.

Zawody muszą być traktowane poważnie. Zarząd Okręgu Kieleckiego LL nie mając doświadczenia w ich urządzaniu, powinien był poradzić się w wielu istotnych kwestiach organizacyjnych ludzi, którzy widzieli organizację zawodów ogólnopolskich lub choćby katowickich. Wnioski same by się narzuciły.

Życzymy Okręgowi Kieleckiemu, aby w przygotowanie przyszłych (jakichkolwiek) zawodów włożył więcej serca i starań. To zawsze przynosi wiele korzyści.

*

Ambitna inicjatywa zorganizowania Regionalnych Zawodów Szybowcowych przez Kielecki Okręg LL spotkała się ze zrozumieniem naszej redakcji, która w postaci ufundowanego pucharu i upominków książkowych dla uczestników imprezy chciała dać wyraz poparciu cennej i twórczej inicjatywy szybowników kieleckich. Ufundowanie pucharu miało też zachęcić organizatorów do zwiększenia wysiłków w podnoszeniu na coraz wyższy poziom wyczynów szybowcowych, co, nie wątpimy, nastąpi.

Początkowym założeniem przy ufundowaniu tej nagrody było, aby puchar miał charakter przechodni i aby tego rodzaju zawody rozgrywane były rokrocznie po KZS-ie i służyły wyrastaniu, młodych nowych wyczynowców, którzy nie zakwalifikowali się jeszcze do udziału w KZS-ie. Z uwagi jednak na zbyt słabe zainteresowanie zawodami zarówno ze strony Zarządu Głównego LL jak i Zarządów Okręgowych, które mogły przysłać więcej zawodników, a tego nie uczyniły, postanowiliśmy zmienić pierwotny zamiar i przeznaczyć Puchar dla zwycięzcy jako nagrodę jednorazową.

Pogoda spłatała zawodom niemiłego figla ale i impreza nie odbyła się tak jak powinna, z przyczyn które zresztą częściowo powyżej wskazaliśmy. Nie śpieszmy jednak ze zbyt negatywną krytyką; pozostawmy to czasowi. Tak czy inaczej zawody się odbyły, a to już jest bardzo ważne.

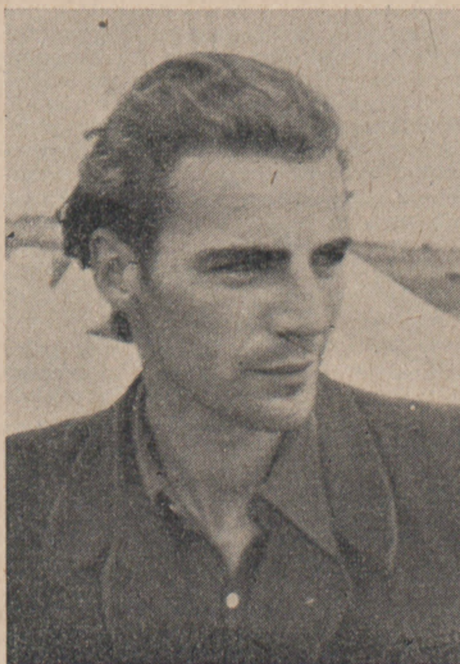
Wszyscy zgadzamy się z tym, że imprez szybowcowych w kraju jest obecnie za mało, że zarówno poziom naszego szybownictwa jak i jego bezsprzecznie jedno z czołowych miejsc w świecie, zasługują na większą niż dotychczas ruchliwość. Krajowe Zawody Szybowcowe i organizowane od czasu do czasu regionalne w niektórych Okręgach (np. w tym roku w Katowicach i Kielcach) nie wyczerpują całości. Imprez szybowcowych powinno być bezsprzecznie znacznie więcej. Dlatego już dziś, kiedy jest ku temu dosyć jeszcze czasu, rzucamy myśl zorganizowania rokrocznie Krajowych Zawodów Szybowcowych Juniorów. Tego rodzaju zawody odbywające się oczywiście przy starcie za wyciągarką, ożywiłby niewątpliwie jeszcze bardziej żywotność sportu szybowcowego. Szczegóły zawodów trzebaby jeszcze, na bazie doświadczeń w Kielcach i Katowicach wyczerpująco opracować, ale nie wątpimy, że pomogą nam w tym nasi czytelnicy — piloci szybowcowi, którzy wypowiedzą się w tej sprawie na łamach SiM-u.

Redakcja ze swej strony, ufundowałaby na te zawody puchar SiM-u dla zwycięzcy, jako nagrodę przechodnią. Czekamy zatem na głosy czytelników, jak i Zarządu Głównego Ligi Lotniczej, który winien w tej sprawie zająć oficjalne stanowisko. Dla przypomnienia dodać jeszcze należy, że parę lat temu Krajowe Zawody Szybowcowe Juniorów miały już u nas miejsce na Żarze.

A więc — czekamy na wypowiedzi.

J. Z.

ROZMAWIAMY ZE ZWYCIĘZCĄ ZAWODÓW



Zbigniew Chodorowski — to bardzo wysoki, szczupły młodzieniec. Ma ciemne, faliste włosy i brązową opaloną słońcem twarz. Gdy poprosiłem go o chwilę rozmowy (na jego temat), trochę się początkowo stropił, lecz zaraz uśmiech pojawił się na jego twarzy i...

— **Jestem do dyspozycji** — rzekł. — **Mam 22 lata i jestem stałym mieszkańcem Krosna. Ukończyłem już studia na Wydziale Elektrycznym Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, a obecnie odbywam praktykę dyplomową, w przemyśle naftowym.**

— A więc będziecie w przyszłości?...

— **Będę inżynierem - elektrykiem, oczywiście po pomyślnym złożeniu egzaminów.**

— A kiedy zetknęliście się z szybownictwem?

— **Bezpośrednio po zakończeniu wojny. Początek mego kontaktu z szybownictwem zbiega się z powstaniem Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie. Tam zacząłem stawiać pierwsze lotnicze kroki i zdobywać kolejne stopnie wyszkolenia, jako pilot szybowcowy.**

— Czy macie „na sumieniu" jakieś wyczyny?

— **Nie ma o czym specjalnie mówić, chyba że wymienię tu przelot docelowy na „Jeżyku" z Krosna do Lublina — 190 km, potem na „Musze" docel powrotny Krosno—Rzeszów—Krosno, a w tym roku przelot docelowy z Krosna do Lublina, dokąd wystartowałem z wyciągarki.**

— Czy lataliście w innych ośrodkach treningowych?

— **Owszem, między innymi na Żarze. Tam uzyskałem pierwszą moją, „na większą skalę", wysokość — 3.100 metrów. Lot ten odbyłem na „Jeżyku".**

— A jaki rodzaj latania najlepiej Wam odpowiada?

— **Lubię szczególnie przeloty, ale bynajmniej nie stronię, gdy jest okazja, od lotów na długotrwałość i lotów wysokościowych. Moje ostatnie przewyższenie — to 3.400 metrów. Pobijałem również rekordy klubowe w lotach długotrwałych. Jeden z mych ostatnich wyników — to 7 godz. 25 min.**

Zbigniew Chodorowski jest synem chłopa małorolnego. Należy do ZMP. Jest obecnie pilotem szybowcowym IV stopnia wyszkolenia (ma Srebrną Odznakę Szybowcową). Bardzo jest lubiany przez kolegów — jak to zauważyłem na zawodach w Kielcach — dzięki swej bezpośredniości i uczynności.

Z.

ZWIĘKSZYĆ ATRAKCYJNOŚĆ
PRZYSZŁYCH KRAJOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH

instr. pil. EDWARD ADAMSKI

Projekt okrężnych zawodów szybowcowych jest bezsprzecznie pomysłem oryginalnym i atrakcyjnym.

Artykuły na ten temat wskazują na szukanie nowych dróg w stylu zawodów szybowcowych, które — jak wszystkim szybownikom wiadomo — odbywają się w kole ściśle zamkniętym, bez wzbudzenia jakiegokolwiek zainteresowania wśród publiczności.

Jesteśmy daleko od tego momentu, gdy zawody szybowcowe zgromadzą na lotnisku choćby tylu widzów i miłośników, ilu przypatruje się kopaniu piłki na meczu międzyklubowym.

Czy zawody okrężne przyczynią się do popularyzacji sportu szybowcowego?

Na to pytanie chyba nie trudno odpowiedzieć. Gdyby start i lądowanie odbywały się na stadionie piłki nożnej, frekwencja byłaby z pewnością zapewniona, pod warunkiem... że przed lub po starcie odbyłby się dodatkowo mecz.

Ten stan ignorancji i braku zainteresowania sportem szybowcowym wśród społeczeństwa należy koniecznie zmienić.

Musimy zmienić formę zawodów szybowcowych i wstawić takie konkurencje, które oprócz tego, że zagwarantują nam uzyskanie maksymalnych wyników sportowych i rekordów, przyczynią się równocześnie do popularyzacji tego sportu wśród społeczeństwa.

Tego celu nie osiągniemy drogą raidu okrężnego, który w zasadzie oprócz turystyki i poważnych trudności organizacyjnych i technicznych — nie może dać rezultatów oczekiwanych na zawodach szybowcowych.

Zasadniczymi konkurencjami są przeloty szybkościowe i przewyższenia, przy czym tak zawodnicy jak i organizatorzy żyją przez cały czas zawodów nadzieją uzyskania jak największej ilości złotych odznak, diamentów i rekordów, które powiedzmy szczerze, są najlepszym sprawdzianem poziomu zawodników, a równocześnie są „wieńcem laurowym" dla organizatorów.

Otóż — zastosowanie formy lotu okrężnego pozbawia nas w dużym stopniu okazji do uzyskania wyżej wymienionych wyników.

Na podstawie statystyki warunków meteorologicznych panujących w czasie zawodów ubiegłych lat, można z całą pewnością twierdzić, że większość intersujących konkurencji przelotowych odbywa się przy wiatrach zachodnich, z odchyleniami plus minus 30°.

Przyjmijmy, że punktem wyjściowym lotu okrężnego będzie miejscowość położona na linii Szczecin—Jelenia Góra.

Każdy przelot docelowy oddali nas od możliwości uzyskania przelotów 500, a nawet 300 kilometrowych, chyba, że przewidywałoby się powrót do punktu wyjściowego, co znowu kolidowałoby z formą lotu okrężnego.

Dalej — przesuwanie się grupy zawodników wymagałoby przebazowywania personelu pomocniczego, a szczególnie obsługi meteo oraz komisji sportowych i jury Zawodów.

Czy w takich wypadkach można by pracować sprawnie, wydajnie i punktualnie? Wydaje mi się, że byłoby to trudne do zrealizowania.

Gdyby nawet te trudności rozwiązano, to zastanówmy się na czym polegałaby różnica pomiędzy nową, a dotychczasową formą zawodów? Konkurencje pozostają te same, z tym, że w przelotach ograniczamy możliwości przelotów i rekordów dalekodystansowych.

Dlatego z kolei proponuję otworzyć dyskusję nad tym, jakie konkurencje chcieliby widzieć szybownicy na zawodach szybowcowych, ze szczególnym uwzględnieniem pomysłów, któreby zdołały przekonać publiczność, że zawody czy nawet poszczególne konkurencje szybowcowe są równie ciekawe, jak wyścigi motocyklowe lub w najgorszym wypadku kajakowe...

Ze swej strony wyobrażałbym sobie zawody szybowcowe w następujący sposób:

Przede wszystkim aprobuję w pełni koncepcję Tadeusza Góry, dotyczącą wytypowania i przygotowania zawodnika przez klub macierzysty.

Zawodnik, reprezentujący barwy swego klubu powinien zjawić się na zawodach w pełni przygotowany i wyposażony zgodnie z wymaganiami zawartymi w regulaminie zawodów.

Jest to możliwie jedynie w tym wypadku, jeśli organizator wyda ogólne wytyczne co najmniej na pół roku, a nie jak to nasza tradycja przewiduje, na 2 tygodnie przed zawodami.

O korzyściach takiego rozwiązania sprawy nie będę pisał, gdyż temat ten był już wyczerpany w poprzednich artykułach.

Program zawodów powinien obejmować oprócz konkurencji klasycznych, jak przeloty wszelkiego rodzaju i przewyższenia, konkurencje sprawności wyszkoleniowej, a mianowicie: akrobację, zrzucanie meldunków, lądowanie w terenie ograniczonym, nawigacyjny lot po trasie okrężnej (ok. 100 km), połączony z odszukaniem znaków rozłożonych na trasie.

Ta ostatnia szczególnie konkurencja posiada oprócz zalet wyszkoleniowych i sportowych wybitne znaczenie propagandowe, zważywszy na zainteresowanie, jakie wywołują na wszelkich zawodach punkty kontrolne w terenie.

Jedno należy zmienić, aby zwiększyć korzyści propagandowe, a mianowicie rozkładać punkty kontrolne w pobliżu, a nawet w centrum większych skupisk ludności.

Starty do pewnych, mniej ważnych, konkurencji powinny odbywać się za pomocą wyciągarek, co zwiększyłoby stopień napięcia emocjonalnego konkurencji dla samych zawodników, a szczególnie dla publiczności.

Przy zastosowaniu kilku wyciągarek sprawność startu w porównaniu z holem przechyli się z pewnością na korzyść wyciągarki.

Starty lotne powinny być rozkładane poza lotniskiem w pobliżu skupisk ludności, na boisku sportowym, a nawet w centrum miasta, co nie przedstawia żadnego niebezpieczeństwa, zważywszy na dużą wysokość meldowania, a może dać poważne rezultaty propagandowe.

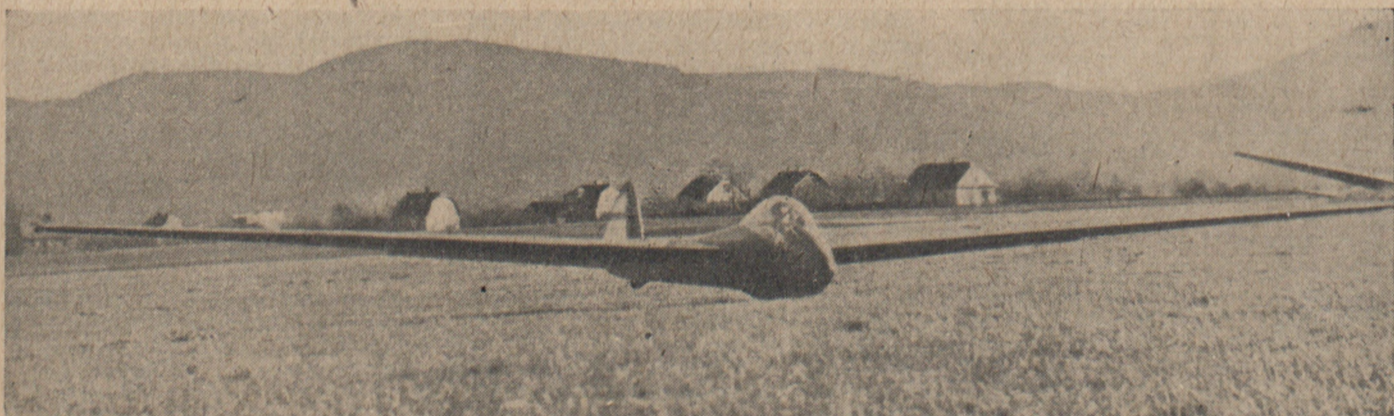
W konkurencjach dla publiczności, do których zaliczają się próby sprawności pilotażowej, akrobacja, zrzucanie meldunków (akustycznych) itp., nie można w żadnym wypadku pominąć wyścigu po trasie trójkątnej lub wyścigu docelowo-powrotnego na trasie maksimum 10—15 km.

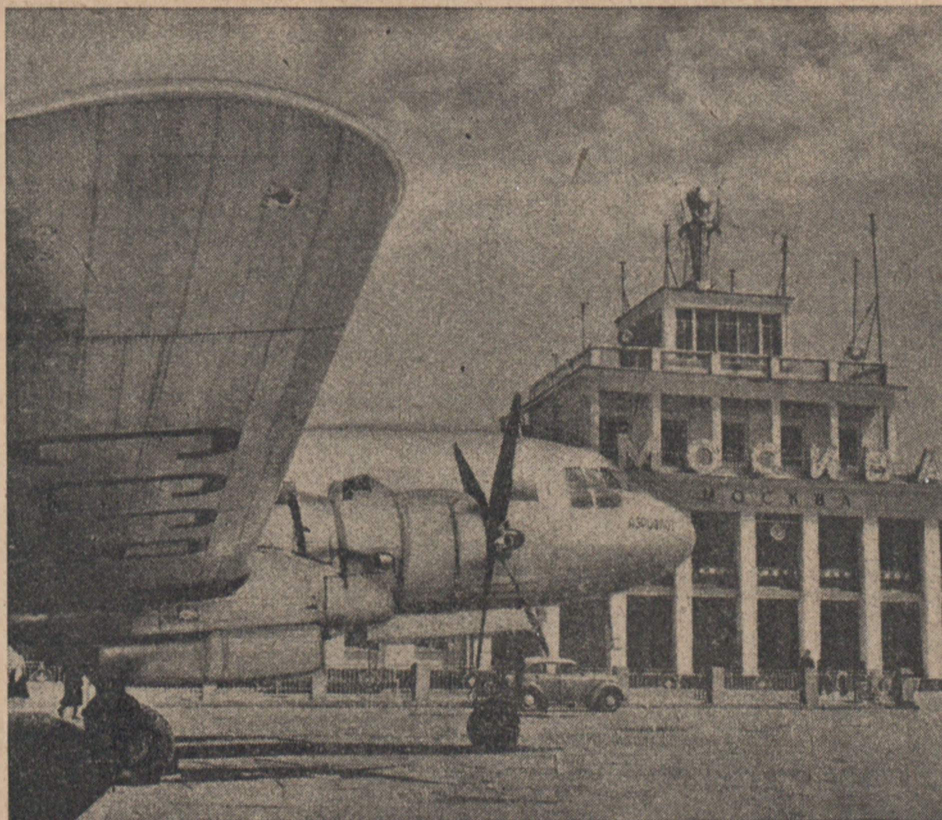
Konkurencja ta byłaby zawsze bardzo atrakcyjna, tak dla zawodników, jak i dla publiczności, szczególnie na Żarze, gdzie zbocze przy starcie i mecie jest naturalną trybuną.

W terenie nizinnym atrakcyjność można utrzymać przez zmniejszenie trasy wyścigu, umieszczenie startu i mety w miejscu uczęszczanym lub na boisku sportowym, przy czym połączyć konkurencję z atrakcyjnym wyścigiem motocyklowym na żużlu lub innym.

(cd na str. 660)

W przyszłych Krajowych Zawodach Szybowcowych wezmą już zapewne udział nowe szybowcowe wyczynowe — „Jaskółki". Niżej — „Jaskółka" ląduje. Foto: LL — P. E.





W CENTRALNYM PORCIE LOTNICZYM ZSRR

Zamówiony telefonicznie bilet samolotowy dostarczony zostaje Wam do domu. Wylot nastąpi dziś.

Przed gmachem Centralnego Biura Lotnictwa Komunikacyjnego wsiadacie do wygodnego autobusu, lub komfortowego samochodu „Zis-110". Przejeżdżając po prostej jak strzała alei zatrzymujecie się przed głównym portem lotniczym Moskwy — Wnukowo.

Lotnisko to jest wielkim węzłem powietrznych linii komunikacyjnych łączących Moskwę ze wszystkimi stolicami Republik Związkowych, z ważnymi ośrodkami przemysłowymi i kulturalnymi ZSRR. Na wnukowskim lotnisku lądują samoloty z depułowanymi, którzy przybywają na kolejne Sesje Sejmowe, delegatami naukowymi i technicznymi na zjazdy i konferencje. Można tu spotkać oddelegowanego do pracy w jednym z Ministerstw pracownika fabryki czy kopalni, uczonego przybyłego na kolejną sesję Akademii Nauk ZSRR, kierownika ekspedycji ze sprawozdaniem o rezultatach poszukiwań czy badań, sławnego spawacza lub wybitnego pracownika plantacji bawełny. Każdy z nich ma wiele ważnych spraw do załatwienia w stolicy radzieckiego państwa.

Ale nie tylko na tym polega znaczenie wnukowskiego lotniska. Bezpośrednie trasy lotnicze łączą ten port lotniczy z wszystkimi krajami wielkiego obozu pokoju i demokracji — z Chinami, Polską, Czechosłowacją, Węgrami, Rumunią, Bułgarią, Albanią, Niemiecką Republikę Demokratyczną. Tenże port służy również do łączności lotniczej z innymi państwami. Tu społeczeństwo moskiewskie wita liczne związkowe, chłopskie i inne delegacje, coraz częściej przybywające z zagranicy do Związku Radzieckiego w celu naocznego przekonania się o ogromnych sukcesach pokojowego budownictwa narodów socjalistycznego państwa.

Jeżeli do odjazdu pozostało Wam trochę czasu, przejdźcie się na peron i popatrzcie na tempo pracy w tym jednym z największych portów lotniczych świata.

Co 20—30 minut przyjeżdżają autobusy pełne pasażerów. Do ich przystanku suną „Zimy", „Zisy", „Pobiedy" i „Moskwicze". Ani na chwilę nie ustaje ożywiony ruch ludzi, poczty i przesyłek z Moskwy do Wnukowa i na odwrót. W ciągu doby trudno znaleźć 10 minut czasu w których by nie zapowiadano przez megafony o przylocie lub odlocie samolotów. Przebywając tu kilka godzin usłyszycie o odlotach samolotów do Kijowa i Mińska, Tyflisu i Leningradu, Południowego Sachalińska i Berlina, Jakucka i Soczi, Taszkientu i Rygi, Ułan-Ude i Bukaresztu. Spotkać tu możecie wielu stachanowców, znanych ludzi cywilnego lotnictwa ZSRR.

Oto przyleciał z kolejnego rejsu Moskwa — Nowosybirsk samolot pasażerski „Ił-12" Bohatera ZSRR Pawła Michajłowicza Michajłowa. Z jego inicjatywy między załogami cywilnego lotnictwa ZSRR rozwija się socjalistyczne współzawodnictwo o regularność lotów, ekonomię zużycia, smarów, benzyny i części wymiennych, największą ilość lotów na zaoszczędzonym paliwie. Ten masowy ruch współzawodnictwa przyniósł już państwu dziesiątki milionów rubli oszczędności.

Za pracę w 4-tym kwartale roku 1951 i pierwszym kwartale 1952 r. ekipie P. M. Michajłowa, która zajęła pierwsze miejsce we wszechzwiązkowym socjalistycznym współzawodnictwie ciężkich samolotów komunikacyjnych, przyznane zostały pierwsze premie i wręczono im proporce Rady Ministrów ZSRR.

A oto do swego samolotu kroczy Natalia Jakowlewna Szelewa. Znana jest ona na wszystkich liniach, jako mistrzyni lotów w ciężkich warunkach meteorologicznych. Ilość przelecianych przez nią kilometrów jest bliska cyfrze 2 milionów. Towarzyszce Szelewej, która zajęła pierwsze miejsce we współzawodnictwie na 1-szy kwartał 1952 przyznano tytuł „Najlepszego pilota".

Lekko oderwawszy się od ziemi, wzleciał, wziąwszy kurs na Nowosybirsk, samolot „Ił-12" dwukrotnego „milionera" Dmitra Iwanowicza Łukianienko. Na zagraniczny rejs do Berlina poleciał ciężki samolot Bohatera Związku Radzieckiego Wasylego Sargiejewicza Jezierskiego. W ślad za nim wyleciał do Pragi dwukrotny „milioner" Michał Michajłowicz Żeronkin.

Z peronu widzicie, jak jeden za drugim startują i lądują samoloty „Ił-12" i „Li-2" — pasażerskie, transportowe i pocztowe.

Startują i ląduje samoloty z dużym napisem na kadłubie: „Aerofłot". Są to samoloty latające na liniach zagranicznych. Prości ludzie wszystkich krajów witają je jak bliskich sercu gości, jak zwiastunów pokoju i przyjaźni między narodami.

Specjalne samoloty wywożą do Leningradu, Kijowa, Tyflisu, Charkowa, Nowosybirska i innych miast matryce centralnych gazet — „Prawdy", „Izwiestia", „Krasnoj Zwiezdy". Mieszkańcy tych miast czytają te gazety zaledwie kilka godzin później od moskwiczan.

Na wnukowskie lotnisko przywożone zostają wyroby najlepszych zakładów przemysłowych Moskwy, produkowane dla gigantycznych budowli komunizmu. Samoloty przywożą codziennie tony owoców, jarzyn i świeżych ryb, które z wnukowskiego lotniska dostarczane są do moskiewskich sklepów.

Rozmach prac wnukowskiego portu lotniczego zwiększa się z każdym rokiem.

Właśnie przykołował do peronu samolot, którym macie odlecieć. Do samolotu dostawiają szerokie, srebrnego koloru schodki z poręczami. Jednocześnie do samolotu podjeżdża wózek elektryczny z Waszym bagażem. Dyżurna portu sprawdza obecność pasażerów, a następnie wprowadza Was do samolotu. Wewnątrz samolotu, przyjaźnie uśmiechnięty do pasażerów pracownik portu, pomaga zająć miejsca oraz wyjaśnia sposób użytkowania urządzeń samolotu.

W tym czasie załoga kończy przygotowania do lotu. Dowódca statku otrzymuje drogą radiową zezwolenie na start i samolot kołując na pas betonowy unosi się po rozbiegu w powietrze.

Oprac. z ros. G.



Młode skrzydła NRD

Młodzież Niemieckiej Republiki Demokratycznej uczy się latać! W odpowiedzi na uchwały II Konferencji Socjalistycznej Partii Jedności Niemiec i na postanowienia IV Kongresu Wolnej Młodzieży Niemieckiej — zorganizowano w Niemieckiej Republice Demokratycznej pierwsze szkoły szybowcowe, w których uczą się latać na szybowcach młodzi robotnicy i chłopi niemieccy. Uczą się latać, aby ojczyzna ich miała silne i demokratyczne skrzydła, aby w razie napaści potrafili bronić zdobyczy niemieckiego ludu pracującego w NRD przed zakusami hitlerowców z Bonn i ich amerykańskich przyjaciół i opiekunów.

Młodzi aktywiści FDJ (Freie Deutsche Jugend — Wolna Młodzież Niemiecka) pod kierunkiem fachowych instruktorów uczą się opanowywać sztukę latania, zgłębiają tajniki trudnej teorii lotnictwa. Dla wszystkich, którzy swą postawą polityczną dowodzą, że pragną ze wszystkich sił bronić pokoju i niezawisłości swej ojczyzny — otwarte szeroko są bramy szkół lotniczych.

Zamieszczamy poniżej fotoreportaż z jednej ze szkół szybowcowych NRD, w Schönhagen.

Przed pierwszym startem na szybowcu szkolnym SG-38 trzeba przejść nie tylko przez gruntowne przygotowanie teoretyczne, ale i przez ćwiczenia na chwiejnicy, zwane w NRD „ćwiczeniami wahadłowymi". Pod okiem instruktora młody kandydat na pilota wykonuje na chwiejnicy wszystkie ruchy tak samo jak, w czasie lotu. Na lot ten zresztą nie trzeba długo czekać. Chłopcy uczą się chętnie i szybko.

Po chwiejnicy — kolej na prawdziwy lot za wyciągarką. Młody pilot pełen emocji oczekuje na sygnał startowego, za chwilę znajdzie się po raz pierwszy sam w powietrzu. Sygnalizacja przy wyciągarce musi być szybka i dokładna. Odbywa się ona za pomocą czerwonych i białych flag.



Po szybowcu szkolnym — uczeń przechodzi na szybowiec przejściowy „Baby". Start za holem lub wyciągarką odbywa się podobnie jak w naszych szkołach i aeroklubach, ale system zaczepu jest inny. Nie jest on ani dolny ani przedni lecz boczny (dwuczłonowy).



„Doskonale" — oceniają chłopcy lot kolegi. Szybowiec krąży już kilka minut we wznoszeniu. M a k s, H e i n z czy K u r t zdobędzie napewno upragniony drugi stopień wyszkolenia.

Młodzież nowych Niemiec chce żyć w pokoju i przyjaźni ze wszystkimi pokój miłującymi narodami, w przyjaźni z młodzieżą Polski, Chin Ludowych, wszystkich państw demokracji ludowej a przede wszystkim z młodzieżą Związku Radzieckiego. Młodzież Niemiec Marksa, T h a e l m a n n a i P i e c k a — to ważny czynnik w niezwyciężonym światowym froncie pokoju.

Młodzież lotnicza Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej pozdrawia gorąco swych niemieckich towarzyszy szybowników i życzy im pomyślnych wiatrów!

LOTNICTWO PROPAGOWAĆ MOŻNA DOSKONALE PRZEZ RADIO

Jedną z form propagandy Ligi Lotniczej oraz sportu lotniczego jest organizowanie lokalnych audycji radiowych o tematyce lotniczej. Ponieważ na terenie Środy Poznańskiej przystąpiliśmy już do wygłaszania audycji i trzeba przyznać, że spotkały się one z zainteresowaniem tak ze strony młodzieży jak i starszego społeczeństwa, chciałbym opisać w jaki sposób należy je organizować.

Chcąc przystąpić do zorganizowania audycji, trzeba zwrócić szczególną uwagę na właściwy dobór miejsca umieszczenia głośnika. Powinna to być jak najbardziej ruchliwa ulica. Załóżmy, że miejsce już mamy, ale na ulicy zainstalujemy tylko głośnik. A gdzie umieścimy adapter i mikrofon? Otóż mieszkańcom wybranego przez nas domu przedstawiamy nasze zamiary i w jednym z mieszkań uzyskujemy kącik na urządzenie „radiostacji nadawczej".

Powstaje teraz pytanie: skąd wziąć adapter, wzmacniacz, mikrofon i głośnik? Nie ma z tym tak dużo kłopotu, jakby się mogło wydawać. Należy zwrócić się do Komitetu Partii, który, jeśli posiada własne — potrzebne nam rzeczy, chętnie nam wypożyczy (jak to miało miejsce w Środzie), jeśli zaś nie, wskaże z pewnością miejsce, gdzie możemy je uzyskać, np. w ZMP, „SP" lub jakiejkolwiek świetlicy szkolnej czy fabrycznej, kierując nas tam z odpowiednim pismem.

Pozostaje nam jeszcze kwestia zainstalowania „radiostacji" i głośnika. W tym również pomoże nam Komitet Partii, który poleci specjaliście wykonanie tych czynności.

Jeżeli już wszystko mamy załatwione, przystępujemy do nadawania audycji. Należy przede wszystkim opracować program. A więc w pierwszym rzędzie powinniśmy zapoznać społeczeństwo z Ligą Lotniczą i jej rolą w rozwoju lotnictwa sportowego; powiedzieć coś o sporcie lotniczym i jego osiągnięciach; o szkoleniu lotniczym organizowanym przez Ligę. Nie można również pominąć lotnictwa wojskowego. Trzeba zapoznać społeczeństwo z jego pięknymi tradycjami — szlakiem bojowym od Warszawy do Berlina. To byłoby kilka pierwszych tematów pogadanek. Materiały do ich opracowania należy czerpać z SiM-u, „Kalendarza lotniczego", broszur propagandowych i różnych wydawnictw książkowych o tematyce lotniczej, które również pomogą w opracowaniu dalszego programu.

Uzupełnieniem każdej audycji powinny być hasła propagandowe, informacje o szkoleniu, przeplatane muzyką z płyt. Pamiętajmy, że wygłaszane pogadanki muszą być opracowywane w sposób ciekawy i przystępny, gdyż tylko takie zainteresują ogół społeczeństwa, a szczególnie młodzież i spełnią rolę dobrego propagatora lotnictwa.

Jerzy Skiba

ZWIĘKSZYĆ ATRAKCYJNOŚĆ PRZYSZŁYCH KRAJOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH

(dok. ze str. 656)

Zupełnie nie praktykowana w dotychczasowych zawodach pogoń za lisem, może również stać się czynnikiem wzbudzającym zainteresowanie dla szybownictwa przez wprowadzenie w atmosferę zawodów powiewu sportowego humoru.

Lisem może być z powodzeniem motoszybowiec lub szybowiec strzelający od czasu do czasu rakiety.

Aktualna staje się również klasyfikacja zespołowa, jako ważny czynnik propagowania wysiłku zespołowego i urabiania zalet, które powinny cechować załogę.

Wszystkie bezapelacyjnie konkurencje nadają się do wykonania i punktowania zespołowego, przy czym zwiększy to poważnie napięcie sportowo-emocjonalne zawodów, a w okresie przygotowawczym przyczyni się do wyrównania poziomu wyszkolenia poszczególnych ekip reprezentujących barwy danego Aeroklubu.

Jeszcze jedną inowacją, która mogłaby spopularyzować szybownictwo, jest konkurencja wyścigu szybowcowo-motocyklowego po trasie trójkątnej docelowej 100 km, lub docelowo-powrotnej 100 km.

Konkurencja ta, którą z całą pewnością zainteresowałyby się szerokie rzesze publiczności, sprawiłaby więcej niż tomy propagandy. Klasyfikacja mogłaby być przy tym potrójna tzn., że uwzględniałaby punktację osobno dla motocyklistów i szybowników, następnie punktację ogólną wyścigu i wreszcie punktację zespołową.

Można sobie wyobrazić ożywienie na trasie oraz mecie. Taka lekcja poglądowa przewagi szybowca nad motorem wywołałaby poważną rewolucję w szerokich rzeszach społeczeństwa ignorujących dotychczas całkowicie możliwości sportu szybowcowego (oczywiście warunki!...).

Wracając do lotu okrężnego, jestem zdania, że może on być jednym z numerów zawodów, lecz nie powinien przekraczać trasy 400—500 km, celem umożliwienia przerwania konkurencji w wypadku niepomyślnych warunków atmosferycznych.

Na zakończenie chciałbym nadmienić, że na podstawie dotychczasowej praktyki należałoby przedłużyć termin zawodów szybowcowych co najmniej do 3 tygodni. Z uwagi na koncepcję przygotowania zawodników, która eliminuje obóz przygotowawczy, koszty nie powinny specjalnie wzrosnąć.

Wyrażam nadzieję, że uczestnicy dotychczasowych zawodów oraz inni piloci wyczynowi zabiorą głos na łamach prasy lotniczej na temat urozmaicenia konkurencji zawodów szybowcowych i wprowadzenia takich, które swoją atrakcyjnością przyczyniłyby się do spopularyzowania szybownictwa wśród najszerszych mas społeczeństwa.

Czas najwyższy, aby zawody szybowcowe miały swoją publiczność i nie odbywały się wyłącznie w gronie zawodników i personelu pomocniczego.

NA TEMAT XVII OZML

W dniu 17 bm. opuszczona została na maszcie flaga XVII OZML odbytych pod Wrocławiem. Modelarze z 15-tu Okręgów rozjechali się do swych województw, a temat Ogólnopolskich Zawodów jeszcze długo będzie dyskutowany w modelarniach. Modelarze z całej Polski spotkali się ze sobą — byliśmy świadkami najczęście zespołowej pracy na starcie oraz solidarnego koleżeństwa i pomocy. Ogólną radość wzbudziło ustanowienie polskiego rekordu w kategorii szybowców bezogonowych przez Maksymiliana Paździorka z Katowic, jak również rzęsiście oklaskiwany był rekordowy lot modelu na uwięzi Renaty Górskiej, również z Katowic. Gdy ekipie szczecińskiej uciekł model silnikowy, którego silniczek miał być przerzucony do modelu innej kategorii, jeden z zawodników z drugiej ekipy nie zawahał się ofiarować koledze swego silniczka.

Drobne te fakty dowodzą, że zawody należycie były zrozumiane prawie przez wszystkich modelarzy, którym obcą była osobista ambicja. Celem było osiągnięcie najlepszych wyników, wykonanie ładnych lotów i dokonanie startów we wszystkich zgłoszonych kategoriach.

Przykładem dla młodszych mógł być Stanisław Żurad, który zajmując się od 3-ch lat budową bezogonowców, kilkakrotnie startował z zapałem do bicia rekordu z modelem wodnopłata bezogonowego. Pomimo niepowodzeń i kilkakrotnych kąpieli modelu w stawie Żurad powtarzał starty, po dokonaniu poprawek i remontów w modelu.

Niestety nie wszyscy modelarze mieli takie podejście. Nielicznie, ale jeszcze pokutują wśród starszych i doświadczonych modelarzy ambicyjki dzielnicowe i osobiste.

Słuszne jest rozgoryczenie ekip, które przygotowując się od dłuższego czasu do zawodów i licząc na punktację zespołową (zgłosiwszy w terminie swe modele) dowiadują się, że modele ich będą oceniane indywidualnie, bez punktacji na rzecz całej ekipy. Dotyczyło to kategorii modeli redukcyjno-latających. Czy to było słuszne? Może ktoś zabierze w tej sprawie głos. Prawdopodobnie ten dział modelarstwa będzie wyodrębniony z Zawodów Ogólnopolskich w przyszłości i oddzielnie będą organizowane ogólnopolskie zawody modeli redukcyjno-latających. Tym razem jednak należało uwzględnić punktację zespołową dla tych modeli, Przemawia jeszcze za tym fakt, że gdy w roku ubiegłym na zawodach w Poznaniu był 1 model z tej kategorii, w roku bieżącym pod Wrocławiem widzieliśmy 9 modeli, z których 6 odbyło zupełnie poprawne loty.

Nie do pomyślenia jest organizowanie w przyszłości Zawodów Ogólnopolskich bez zapewnienia środka lokomocji (motocykl lub samochód osobowy) dla odszukiwania uciekających modeli. Organizatorzy zawodów z Okręgu Wrocławskiego nie zapięli ich na ostatni guzik. Nie posiadając dostatecznej ilości własnych samochodów, Okręg mógł zwrócić się z powodzeniem do innych instytucji we Wrocławiu w powyższej sprawie? W wypadku trudności na pewno Komitet Wojewódzki PZPR pomógłby organizatorom. Jeden motocykl, utrzymujący łączność startu z budynkiem kierownictwa zawodów, miastem itp., nie był wystarczający. Trudno było wymagać od czynnego przedstawiciela Okręgu Wrocławskiego, który dwoił się i troił, żeby „wyszlifować" wszystkie niedociągnięcia organizacji zawodów, żeby mógł gonić uciekające modele...

Zawody Ogólnopolskie nie mogą być „królikiem doświadczalnym" dla sprawności organizacyjnych danego Okręgu, któremu zostało zlecone zorganizowanie zawodów tej miary. Należy zdecydować się na organizowanie dorocznych zawodów w jednym miejscu. Pozwoli to na sprawne przeprowadzenie ich pod względem administracyjnym i sportowym. Zawody Ogólnopolskie w przyszłym roku powinny być już przeprowadzone w takim odpowiednio wybranym miejscu. Z doświadczeń wiemy ile niszczy się sprzętu startowego podczas przerzucania go z jednego krańca Polski na drugi, a ile też pociąga za soba to w konsekencji wydatków. Sprawa ta była poruszana na pierwszym zebraniu nowo utworzonej Centralnej Rady Modelarskiej i wszystkie głosy były za obraniem jednego, stałego miejsca dla przeprowadzania zawodów. Sprawa ta powinna być jak najszybciej zaakceptowana.

FELIKS PAWŁOWICZ

MAMY CENTRALNĄ RADĘ MODELARSTWA LOTNICZEGO

Znajdujemy się na terenie XVII Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających. Cicha pogodna noc. Po upalnym dniu wszystko zapadło w błogi sen. Jutro znów zacznie się ożywiony ruch, znowu zagrają silniki na starcie. Ale co to? Nie wszyscy jednak śpią. W świetlicy połyskuje jeszcze światło. Czy to modelarze szykują swe modele? A może komisja sportowa oblicza wyniki dnia? Ależ nie, wyniki przecież podano po kolacji. Podejdźmy bliżej i zajrzyjmy przez uchylone okno.

Nad stołem kilka pochylonych postaci. Trwa ożywiona dyskusja. To coś innego. Tak, to coś nowego — odbywa właśnie pierwsze posiedzenie nowopowstałej Centralnej Rady Modelarstwa Lotniczego. Zapewne ciekawi wszystkich co to jest za Rada i nad czym ona radzi. Otóż powołana ona została przez Prezydium ZGLL w celu poprawienia sytuacji w małym lotnictwie. Do Rady weszli przedstawiciele prawie wszystkich okręgów, pierwszorzędni fachowcy i starzy działacze małego lotnictwa. Wszystkim zapewne wiadomo, że modelarstwo u nas kuleje, że jesteśmy spóźnieni w postępie modelarskim w stosunku do innych państw demokracji ludowej o kilka lat. To też zadaniem Rady jest zdrowa analiza sytuacji, wykrycie przyczyn zacofania i pchnięcie modelarstwa na nowe tory w oparciu o przykład przodującego modelarstwa ZSRR.

Ale wróćmy na posiedzenie. W tej chwili dokonano właśnie wyboru Przewodniczącego Rady i Sekretarza. Za siedzibę CRML wybrano Warszawę Polecono kilku kolegom opracowanie projektu regulaminu Rady. Po ukonstytuowaniu się, CRML liczy dwunastu członków. Spośród członków Rady utworzono pewne Sekcje, zadaniem których będzie opieka nad poszczególnymi odcinkami zagadnień modelarskich. Wybrano więc Sekcję Wyszkolenia, kontrolującą wyszkolenie terenu, analizującą programy, szukającą nowych form pracy na tym odcinku. Powstała Sekcja Organizacyjno-Sportowa, do której należy czuwanie nad organizowaniem zawodów, korekta regulaminów zawodów, analiza wyników itp. Sekcja techniczno - naukowa sprawuje opiekę nad Centralnym Laboratorium Modelarstwa Lotniczego i ośrodkami, opiekuje się myślą konstruktorską, kontroluje i przeprowadza analizę materiałów modeli, analizuje wyniki badań i akceptuje wydawnictwa modelarskie. Jak z tego wynika, zadania CRML są bardzo duże i na pewno przyniosą poważne osiągnięcia. W dalszym toku posiedzenia wyłoniła się sprawa konieczności powołania Rad terenowych, które będą ogniwami CRML pracującymi w okręgach. Rady terenowe przenosić będą postanowienia Rady Centralnej do najniższych komórek, jakimi są modelarnie.

Do pierwszych prac roboczych Rady zaliczyć należy opracowanie wniosków na Prezydium ZGLL o konieczności powołania do życia Centrum Wyszkolenia Modelarskiego. Założenie jest bardzo słuszne, biorąc pod uwagę wyniki lat ubiegłych na tym odcinku. Dotychczas organizowane kursy w „przygodnym terenie", jak by to można nazwać, dawały słabe rezultaty. Trudności polegały na tym, że przyszli instruktorzy nie mieli tu obrazu wzorowej modelarni, a często z kursów tych wynosili doświadczenie... jak modelarni nie należy prowadzić. Dalszymi wadami kursów organizowanych przygodnie były trudności lokalowe. Za przykład służyć tu może ostatni kurs krakowski, gdzie salą wykładowa spełniała jednocześnie rolę pracowni i świetlicy. Jak na jedną salę — to trochę za dużo. Dużo wad dałoby się jeszcze wyliczyć, ale pozostańmy na wymienionych.

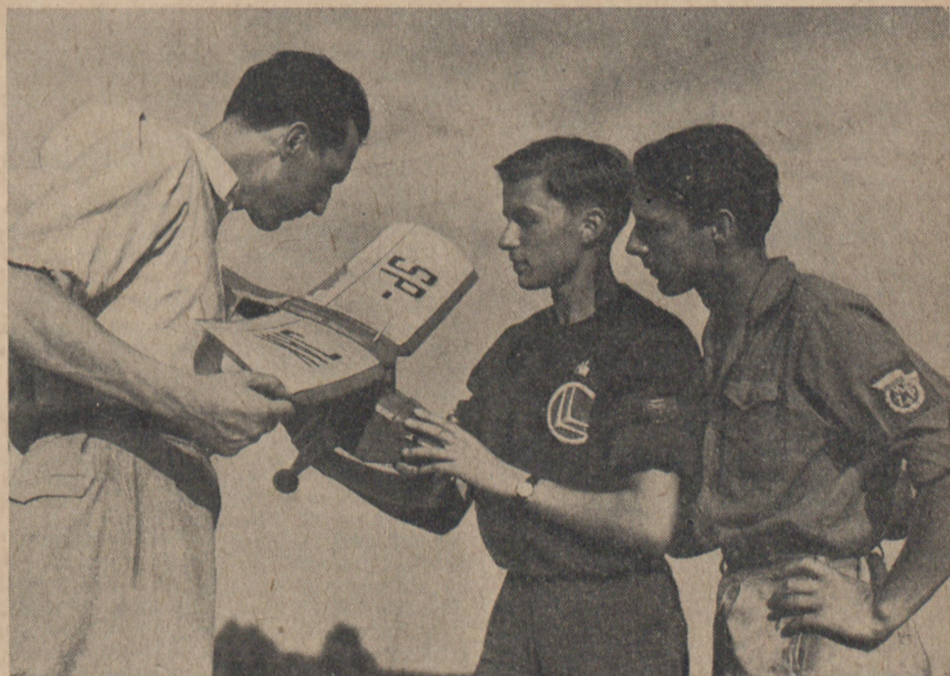
Wglądnijmy teraz w wyszkolenie instruktorów I stopnia. Szkolenie to odbywało się dotychchas w terenie. I tu dopatrzono się wielu wad. Wiadomo, że poziomem Okręg Okręgowi nie jest równy. Poziom kursów w terenie był odpowiednikiem poziomu okręgu. Trzeba zaznaczyć, że w niektórych okręgach kursy te odbywały się na bardzo niskim poziomie, np. kursy organizowane w Koszalinie lub Olsztynie. Taki stan nie pozwalał tym okręgom na rozbudowę małego lotnictwa. Jedynym wyjściem z sytuacji jest więc zorganizowanie Centrum Wyszkolenia Modelarskiego, gdzie kursy dla instruktorów będą prowadzone na odpowiednio wysokim poziomie, gdzie pokażemy jak powinna być prowadzona wzorowa modelarnia, pięknie wyposażona w sprzęt i narzędzia, gdzie sala wykładowa będzie wyposażona w pomoce naukowe, gdzie uczestnicy kursu znajdą warunki na wzór radzieckiego ośrodka Silikatnaja.

Wiemy o tym, że trzeba poprawić sytuację materiałową. Mimo 8 lat istnienia modelarstwa natrafiamy na poważne trudności na tym odcinku. Stale czegoś brak. Trzeba więc zorganizować warsztaty modelarskie, produkujące potrzebne i niezbędne półfabrykaty modelarskie. Warsztaty, obsadzone przez fachowców - modelarzy, którzy zrobią nam listewki pierwszorzędnej jakości, potną materiał na śmigła i modele redukcyjne, wyprodukują silniki modelarskie. To sprawa najważniejsza, bo cóż warte są najlepsze założenia bez bazy materiałowej? Tylko i jedynie własne warsztaty mogą nam tę bazę zapewnić.

Wniosek bardzo słuszny. To jedyne wyjście ze ślepego zaułka. Trzeba raz przełamać te trudności. Sami najlepiej wiemy, czym jest baza materiałowa. Sami wiemy najlepiej z własnego doświadczenia, jakie trudności sprawia nam brak nawet jednego z asortymentów materiałowych, uniemożliwiający normalny tok pracy całego kursu. To też z całej siły popieramy słuszny wniosek. Ale słuchajmy dalej. Tutaj nadstawcie ucha, przyszli instruktorzy. System szkolenia instruktorskiego się zmieni. Obok normalnego ukończenia kursu przewiduje się roczne praktyki i prace dyplomowe. Kurs instruktorów II stopnia będzie trwał dwa miesiące. Na pewno w tym czasie znajdzie się więcej czasu na naukę własną. Kurs instruktorski III stopnia będzie samokształceniowym, z tym, że wymagana będzie odpowiednia praktyka w pracy instruktorskiej, a potem egzaminy przed Radą Modelarską w Centrum i prace dyplomowe. Całkiem słuszne, bo co to za instruktor kończący jednomiesięczny kurs, co to za instruktor, który nie wylegitymował się swą pracą, a jedynie teorią. Nadszedł okres, gdy musimy się bić nie tylko o ilość, ale i o jakość. Jak instruktor, to instruktor.

Posiedzenie dobiega końca. Odchodzimy od okna z nowym zapasem energii do pracy, z przekonaniem, że dużo się poprawi w małym lotnictwie, życząc jednocześnie CRML jak najlepszych wyników w ich zamierzeniach.

Z. S.



„...Sekcja Organizacyjno-Sportowa Centralnej Rady będzie czuwać nad organizowaniem zawodów modelarskich..."
Foto: LL — Koszewski

DWAJ ZWYCIĘZCY Z XVII OZML

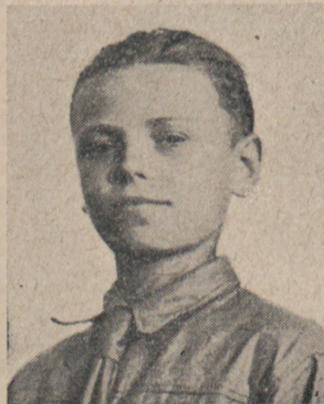
Siedliśmy sobie w trójkę na jednym z łóżek w mojej kwaterze i potoczyła się rozmowa. Właściwie to trudno powiedzieć, aby ona od razu się potoczyła, gdyż zarówno Józek Bujalski jak i Zbisław Swarnowski bynajmniej nie grzeszyli nadmierną wymownością. Pomału jednak rozkręcali się i coś nie coś opowiedzieli mi o sobie.

Obydwaj są zwycięzcami w swoich kategoriach modeli: Józek w modelach szybowców szkolnych (kat. A), a Zbisław w modelach kadłubowych z napędem gumowym (kat. D). Obaj mieszkają w Poznaniu i na XVII OZML reprezentowali swój okręg.

Józek Bujalski ma 13 lat. Jest członkiem Okręgowej Modelarni Lotniczej w Poznaniu i uczy się budować modele pod kierunkiem instruktora Henryka Zawala.

— Modelarzem jestem już od dwóch lat — mówi. — Namówił mnie do modelarstwa kolega, no a teraz to już ja sam, gdzie tylko mogę, zachęcam kolegów aby wstępowali do modelarni.

Józek, oprócz pierwszego miejsca w szkolnych szybowcach zajął na zawodach drugie miejsce w kategorii modeli



Józef Bujalski

szkolnych z napędem gumowym. W eliminacjach do zawodów ogólnopolskich wziął 1 miejsce w tejże samej kategorii modeli. — Stara się dobrze — mówi kierownik ekipy poznańskiej.

Plany na przyszłość? — Zostanę pilotem — pada oczywista odpowiedź. Jakżeby inaczej.

Józek jest uczniem 7 klasy szkoły podstawowej w Poznaniu, robi dobre postępy w nauce, czym sprawia dużo radości matce swej, pracownicy zakładów spożywczych.

A Zbisław Swarnowski? Drugi zwycięzca — w kategorii D — jest trochę starszy: ma już lat 17. Jest bardzo nieśmiały i z trudem przychodzi mu mówić o sobie. Ano, pomagam mu jak mogę.

Tak jak i jego młodszy kolega, jest modelarzem od dwóch lat. W eliminacjach do Ogólnopolskich zajął 1 i 2 miejsce. Odznacza się — jak mi o nim mówią — dużą ambicją i zacięciem sportowym. Obydwie te cechy zauważyłem u niego sam podczas zawodów.

Na Ogólnopolskich startuje pierwszy raz. Bardzo mu się zawody podobają. — W przyszłych, XVIII Ogólnopolskich też muszę brać udział — oświadcza poważnie.



Zbisław Swarnowski

Trzeba wierzyć jego słowom. Gdy się obserwowało tego chłopca w pracy na starcie, jego widoczną, silną wolę zwycięstwa, wielkie zdyscyplinowanie, uczynność wobec kolegów, to jego zapewnienie o udziale w przyszłych zawodach wydaje się czymś realnym i zupełnie oczywistym.

ZMP-owiec Swarnowski nie lubi rzucać słów na wiatr. Będąc dobrym modelarzem, jest jednocześnie wzorowym uczniem (zdał teraz do II klasy Technikum Budowlanego). Dumny jest z niego ojciec, pracownik straży ogniowej w Poznaniu.

Zbisław jest członkiem poznańskiej modelarni okręgowej. Jego instruktorem jest Bolesław Degler.

Z.

Wojciech Lipniacki

SZYBOWIEC

Zamotany w przestrzeń
jak jedwabnik w kokon
płynie ciszej od ptaka
wysoko,
wysoko,
wysoko.

Chmury go ziemi porwały,
wicher dla siebie go uniósł,
na swoje wziął go ramiona
pełen miłości cumulus.

Jaskółki niżej i niżej —
a on — jak na złość wciąż w górze.
Jak biały transparent przed tłumem
widnieje na czole burzy.

PROPONUJĘ USPRAWNIENIE...

W dniu 24 sierpnia br. byłem jednym z licznych obserwatorów skoków z wieży spadochronowej w Parku Praskim w Warszawie.

Nie wiem czy były to skoki propagandowe czy też skoki odbywające się w ramach wyszkolenia warszawskich skoczków. Zasadniczo wszystko jedno. Cieszyłem się przede wszystkim z tego, że wieża jest czynna.

Gdy z radością obserwowałem młodzież zajętą skokami, nagle zdarzył się niespodziewany, głupi po prostu wypadek. Jeden ze skaczących po wylądowaniu złożył normalnie pasy główne i zamiast doczepić je do linki prowadzącej do pomostu wieżyczki — puścił spadochron, który pod wpływem przeciwwagi uciekł do góry, a porywisty wiatr odrzucił go od wieży na kilkanaście metrów. Powstała więc śmieszna sytuacja. Wokoło tłum przyglądających się i biorących udział w skokach, w środku dyndający na lince spadochron, huśtany co chwila porywami wiatru. Długi czas wszyscy stali bezradni, bo niesposób było dosięgnąć spadochronu. Próby złapania winowajcy spełzły na niczym, przerywane wybuchami śmiechu przygodnych widzów. Skoczkowie porządnie się niecierpliwili — radość tłumu wzrastała z minuty na minutę.

Zbyt mało miałem czasu, aby doczekać zakończenia połowu spadochronu. W każdym bądź razie dobrą godzinę obserwowałem tę zabawę na wieży.

Jakie wnioski? Wydaje mi się, że w opisanym wypadku mogło być niewłaściwe rozplanowanie zajęć na wieży. Mogło nastąpić zdenerwowanie skaczącego, brak pomocnika i wiele innych przyczyn, ale jedno jest pewne: w trakcie normalnego szkolenia nastąpiłaby poważna przerwa i kto wie czy nie musiałaby ją zlikwidować straż ogniowa z najwyższą drabiną... Zaznaczam, że nie wiem czy na dole stał ktoś, kto powinien pomagać skoczkowi w uwolnieniu się od pasów nośnych, ale wiem jedno, że przerwa w skokach była.

Ponieważ wypadek „ucieczki" spadochronu może nastąpić nie tylko w Warszawie i może niepotrzebnie marnować bieg zajęć, proponuję pewne usprawnienie zabezpieczające spadochron przed ucieczką. Do obręczy spadochronu można przymocować drut, czy sznur, który wędrował by po linie powrotnej, znajdującej się przy wieży. Oczywiście nie wiadomo czy sznur ten nie przeszkadzałby podczas skoku. Sznurem „bezpieczeństwa" mogłaby być również linka biegnąca od środka czaszy poprzez dodatkowy bloczek do pomostu wieży, aby w wypadku ucieczki spadochronu można go było szybko ściągnąć.

A może znajdą się inne ciekawe rozwiązania? Instruktorzy — fachowcy od wież spadochronowych podzielą się z pewnością swoimi uwagami.

PAWEŁ ELSZTEIN

U NASZYCH PRZYJACIÓŁ

DNI OTWARTYCH LOTNISK W CSR

Aerokluby DOSLET w Czechosłowacji celem spopularyzowania lotnictwa sportowego wśród najszerszych mas młodzieży robotniczej organizują ostatnio tzw. „dni otwartych lotnisk". W czasie tych dni odbywają się wycieczki na lotniska, podczas których młodzież zapoznaje się z zasadami lotu, sprzętem szybowcowym i silnikowym oraz organizacją szkolenia lotniczego. W niektórych aeroklubach organizowane są również loty propagandowe.

CZECHOSŁOWACKA PRASA LOTNICZA PISZE O POLSCE

Czechosłowackie pismo lotnictwa sportowego — „Kridla Vlasti" zamieszcza wiele artykułów oryginalnych na temat polskiego sportu lotniczego lub też tłumaczonych z polskich czasopism lotniczych. Ostatnio ukazały się m. in.: artykuł Adama Zientka „Lot falowy", B. Grabowskiego „Dyscyplina pilota", szereg drobnych notatek z życia lotników sportowych w Polsce, P. Elszteina „Jak organizować zawody modelarskie" i wiele innych.

CZY MOŻNA ZOBACZYĆ FALĘ?

2

Podstawowymi metodami uwidaczniania dla oka opływów falowych są metody następujące:

1) metoda cieniowa
2) metoda Töplera
3) metoda interferencyjna Macha

Każda z nich ma swoje wady i zalety. Niżej omówimy sobie pokrótce kolejno każdą metodę.

Uwidocznienie dla oka powietrznych fal ciśnieniowych stało się możliwe dzięki wykorzystaniu zjawiska zmiany współczynnika załamania światła przez powietrze ze zmianą jego gęstości. Wg. prawa Biota-Aragona zmienność ta wyraża się wzorem

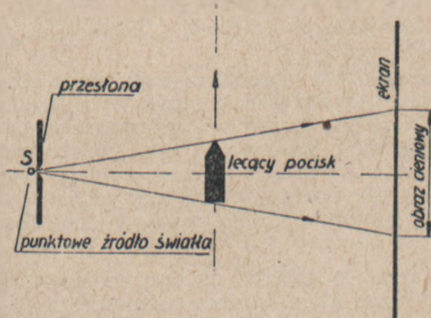
$$n = 1 + 0{,}000294 \cdot \frac{\rho}{\rho_0}$$

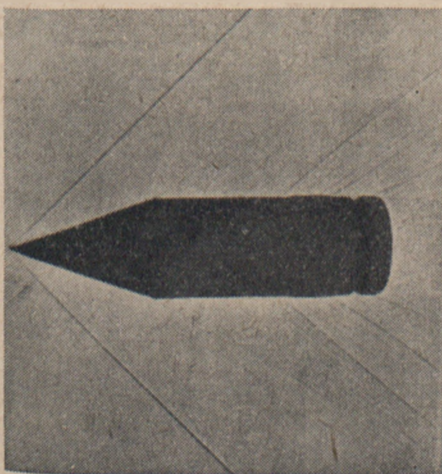
gdzie ρ_0 jest gęstością powietrza przy temperaturze 0^0C i przy ciśnieniu 1 atmosfery, zaś ρ jest gęstością w danych warunkach.

Ponieważ wiemy, że fale ciśnieniowe są powierzchniami na których gwałtownej zmianie ulega ciśnienie (i temperatura) a zatem także i gęstość powietrza, zrozumiemy łatwo, że zjawisko zmienności współczynnika załamania światła mogło stać się narzędziem obserwacji niewidocznych zjawisk.

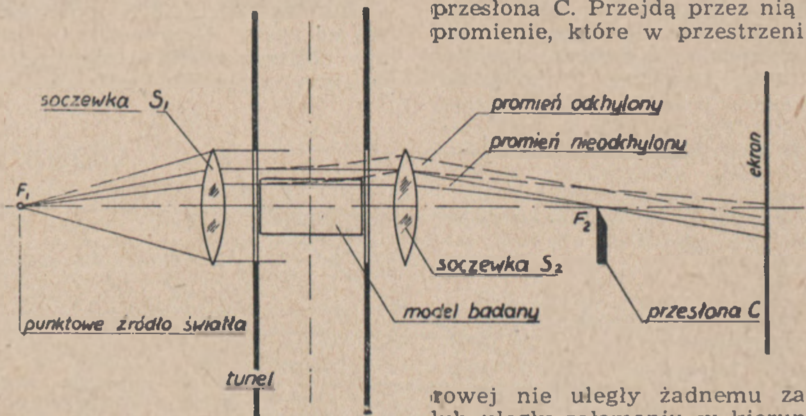
Metoda cieniowa

Metoda ta jest najprostszą z wszystkich istniejących. Dobre wyniki daje jednak tylko przy bardzo dużych zmianach gęstości powietrza, co ma m. in. miejsce podczas lotu pocisków. Nie nadaje się zatem do obserwacji ciągłej, lecz tylko do fotografowania.





Rys. 10 (u góry) i rys. 11 (u dołu)



Rys. 12

Zasada metody jest przedstawiona na rys. 10. Pocisk, znajdujący się w ruchu, oświetlony zostaje na krótki moment punktowym źródłem światła, a jego cień z obrazem otaczającego pola prędkości zostaje sfotografowany. Miejsca z wielką gęstością powietrza, np. powierzchnie fal ciśnieniowych, mają większy współczynnik załamania światła, dzięki czemu promienie świetlne zostają na nich odchylone od swojego pierwotnego kierunku. Miejsca na które promienie świetlne powinny paść w wypadku ruchu po linii prostej a nie padają z powodu załamania, pozostają na fotografii nienaświetlone, czyli czarne.

Fotografię lecącego pocisku, wykonaną metodą cieniową, widzimy na rys. 11. Mamy na niej wierny obraz wszystkich miejsc o wielkiej gęstości, czyli fal ciśnieniowych. Jest ich kilka. Największa, zwana czołową, występuje na czubku pocisku.

Na początku artykułu wspomnieliśmy o tym, że fale ciśnieniowe stanowią ostry uskok ciśnień. Możnaby z tego wnioskować, że fala ma grubość nieskończenie małą, a nawet równą zeru. Tak jednak nie jest. Fala posiada pewną grubość, wprawdzie znikomą ale uchwytną, wynoszącą tysiączne części milimetra. Dzięki istnieniu tej grubości możliwym jest zauważenie na fotografii czarnych pasków, przedstawiających fale.

Metoda Töplera

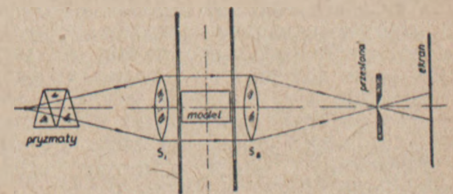
Metoda ta jest bardziej wrażliwa na drobne zmiany w gęstości powietrza, aniżeli opisana wyżej metoda cieniowa. Poza tym nadaje się ona zarówno do fotografowania jak i do obserwacji ciągłej, dzięki czemu obserwować można nie tylko kształt fal ciśnieniowych, ale także przebieg ich powstawania w miarę wzrostu prędkości.

Urządzenie do obserwowania fal ciśnieniowych metodą Töplera mamy przedstawione na rys. 12. Składa się ono z punktowego źródła światła, dwóch soczewek S_1 i S_2, ostrzowej przesłony C oraz ekranu. Ze źródła światła, które leży w ognisku F_1 soczewki S_1 wychodzi wiązka promieni, które padają na soczewkę S_1. Soczewka załamuje wiązkę promieni w ten sposób, że jako równoległe biegną one przez przestrzeń pomiarową, do której wstawiony zostaje badany model. Przestrzeń ta osłonięta jest oczywiście szklanymi ścianami. Po przejściu przez przestrzeń pomiarową promienie padają na soczewkę S_2, która skupia je w swoim ognisku F_2.

W ognisku F_2 znajduje się ostrzowa przesłona C. Przejdą przez nią tylko te promienie, które w przestrzeni pomiarowej nie uległy żadnemu załamaniu lub uległy załamaniu w kierunku górnym (na rysunku). Inne promienie zostaną zatrzymane. Promienie przepuszczone padają następnie na matówkę aparatu lub ekran obserwacyjny.

Model badany wkłada się do tunelu, rozpiętością równolegle do biegu promieni w przestrzeni pomiarowej. Jak długo powietrze płynie wokół modelu z małą prędkością, nie wywołującą praktycznie żadnych zmian gęstości powietrza przepływającego, tak długo na ekranie widać jest tylko jasny obraz świetlny, bowiem nie mają miejsca załamania promieni świetlnych. Przy wysokich prędkościach zmienia się gęstość powietrza przy opływaniu profilu i współczynnik załamania światła rośnie z gęstością. Promienie opuszczają przestrzeń pomiarową nie równolegle ale skośnie, tym więcej, im przeszły przez bardziej zagęszczoną część obszaru prędkości.

Promienie, które przy przejściu przez przestrzeń pomiarową zostały załamane ku dołowi, padają na przesłonę poniżej jej krawędzi i dlatego nie dostają się na matówkę lub ekran. Na ekranie wystąpi obraz z obszarami ciemnymi



Rys. 13

w tych miejscach, w których zachodzi lokalne zwiększenie gęstości powietrza. Inne promienie, które załamane zostały ku górze, biegną ponad krawędzią przesłony, wywołując zwiększoną intensywność świecenia w niektórych miejscach, odpowiadających miejscom zmniejszonej gęstości.

Metoda Töplera umożliwia uwidacznianie fal ciśnieniowych, tzw. linii Macha, fal uderzeniowych, uderzeniowego oderwania warstwy granicznej i wszelkich innych zmian w opływie, spowodowanych zmianą gęstości powietrza. Zależnie od pożądanych wyników przesłona ostrzowa ustawiona jest albo równolegle do kierunku opływu albo prostopadle (rys. 14 i 15).

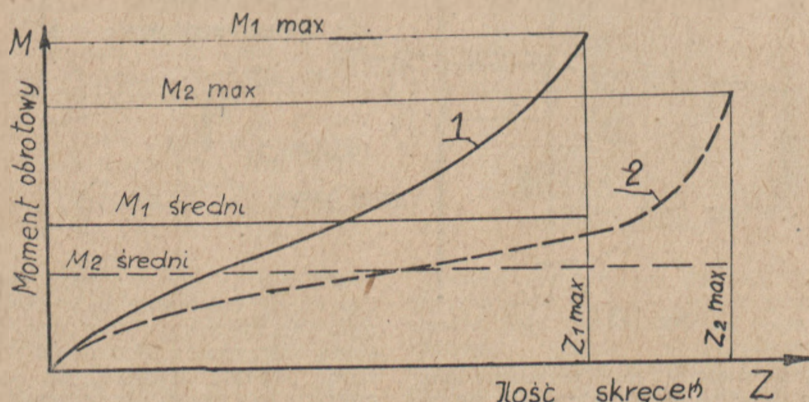
(cdn)

inż. **RYSZARD WITKOWSKI**

CZY GUMĘ MOŻNA NAZWAĆ SILNIKIEM?

2

Rys. 3a porównuje dwa rodzaje gumy: guma nr. 1 przyjmie więcej energii niż nr. 2 mimo, że posiada mniejszą wydłużalność, a więc i mniejsze „z"

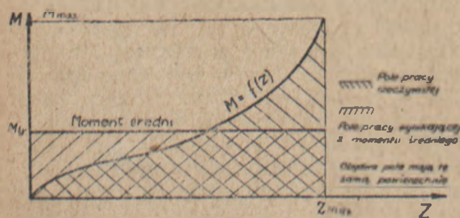


Rys. 3a

tzn. ilość nakręceń. Guma nr. 2 rozciąga się dobrze, ale jest zbyt miękka. Taką charakterystykę ma guma o małej zawartości siarki.

Jeżeli zrobimy takie wykresy dla tej samej gumy, ale jeden dla nowej, a drugi dla używanej, przekonamy się, że otrzymany obraz będzie podobny do rys. 3a. Nowa guma będzie miała charakterystykę nr. 1, a stara nr. 2. Zjawisko takie można zauważyć przy startach gumówki. Zakładając nową gumę nie możemy osiągnąć dużej ilości nakręceń, ale guma za to mocno „ciągnie". Po kilkunastu startach, a szczególnie wtedy, kiedy następują one w krótkich odstępach czasu, przekonamy się, że można kręcić coraz więcej — mimo to wysokość lotu nie jest wyższa. Takiej gumie odpowiada charakterystyka nr. 2. Wystąpiło tutaj zjawisko zmęczenia gumy: wydłużalność wzrosła, zmalał natomiast moment obrotowy i energia właściwa. Dopiero po pewnym czasie (od kilku godzin do paru dni — w zależności od gatunku) guma odzyskuje swoje dawne cechy. Jednakże po wykonaniu dużej ilości startów zjawisko zmęczenia staje się nieodwracalne i silnik gumowy należy wymienić.

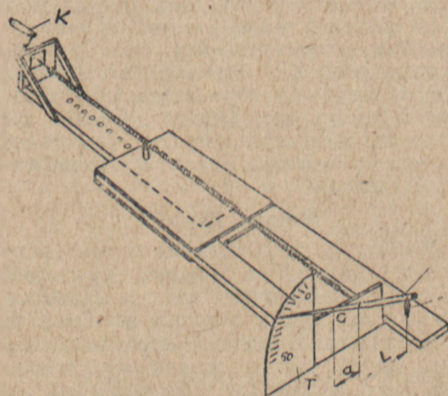
W treści użyto określenia: średni moment obrotowy. Pojęcie to wyjaśniono rysunkiem 4. Pole zawarte pod krzywą $M = f(z)$ (krzywa momentu skręcającego w funkcji, tzn. w zależności od ilości nakręceń) przedstawia ilość pracy zgromadzonej w gumie. Tej samej wielkości pole zawarte jest pod prostą przedstawiającą moment średni. Aby obliczyć energię wystarczy średni moment obrotowy pomnożyć przez ilość obrotów wyrażoną w radianach. Cóż



Rys. 4

wobec tego przedstawia pole pod krzywą na rys 4? Oczywiście, że pracę, bo aby obliczyć wielkość tego pola, które w tym wypadku jest prostokątem, trzeba wysokość (w tym wypadku w jednostkach momentu skręcającego tzn. kgm) pomnożyć przez podstawę (w jednostkach kątowych, tzn. radianach). Okaże się więc, że dzięki wykonanemu działaniu obliczyliśmy pole i jednocześnie energię gumy. Widzimy więc, że ten sposób budowy wykresów jest bardzo wygodny i przejrzysty. Omawiano tu wykres momentu obrotowego w funkcji skręcenia. Oczywiście, zamiast moment odnosić do ilości nakręceń można podać go w zależności od stopnia wydłużenia gumy. Obie te wielkości są wprost proporcjonalne do siebie i bez trudności przechodzić można od skręcenia do wydłużenia gumy.

Dla zbadania silnika gumowego i sporządzenia jego charakterystyki można



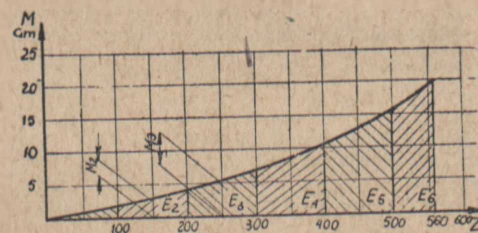
Rys. 5

wykonać prostą hamownię (rys. 5). Guma zamocowana jest jednym końcem do korbki „K", którą nakręcać będziemy gumą, drugim do wskazówki „W". Należy wykonać urządzenie do blokowania korbki, aby uniemożliwić niepotrzebne rozkręcenie się gumy. Guma musi być założona na odejmowanych haczykach, aby możliwe było jej nakręcenie wiertarką. Wskazówka odległości L od osi obrotu np. 10 cm jest przytrzymana sprężyną lub gumą „S". Tabliczkę „T" skalujemy w ten sposób, że obciążamy odważnikami wskazówkę w miejscu wskazanym na rysunku („G"). Znając odległość „A" przyłożenia ciężarka od osi obrotu np. 15 cm obliczamy moment obrotowy, np. ciężarek 20 G × 0,15 m — 3,00 Gm i tę wielkość zaznaczamy na tabliczce znacząc jednocześnie położenie wskazówki. Mając w ten sposób oznaczone kilka punktów (ok. 5) resztę podziałek wyznaczymy dzieląc tarczę na proporcjonalne odstępy.

Pomiar silnika przeprowadzamy następująco: nakręcamy korbką badaną gumę na określoną ilość obrotów i odczytujemy wielkość momentu skręcającego. W tabelce zapisujemy wyniki.

Ilość obrotów	0	100	200	300	400	500	560
Moment obrotowy Gm	0	2	4	7	11	16	20

Wykreślamy na podstawie uzyskanych danych charakterystykę silnika według rys. 6. Ilość energii obliczymy mierząc pole pod wykreśloną krzywą. Jeżeli mamy do dyspozycji planimetr, pole znajdziemy szybko. Można wykres zrobić na papierze milimetrowym i policzyć kratki. Lepiej jednak pole podzielić na mniejsze części np. w takich



Rys. 6

odstępach w jakich wykonywano pomiar. Kształt takich części pola będzie zbliżony do trapezu i poszczególne powierzchnie policzymy tak jak trapez, mnożąc średnią wysokość (w tym wypadku będzie to średni moment w danym trapezie) przez podstawę wyrażoną w obrotach.

Jeżeli pomiary wykonywaliśmy co 100 obrotów, a średnie momenty w poszczególnych przedziałach wynoszą M_1; M_2; M_3; itd. to pole czyli energia w danym przedziale wyniesie:

Pole pierwsze:

1 obrót = 2 π (radionów) = $2 \cdot 3{,}14$ (radionów) = 6,28

100 obrotów = $100 \cdot 2\pi = 628$

Energia $E_1 = 100 \cdot 2\pi \cdot M_1 — 628 \cdot M_1$

Pole drugie:

$E_2 — 100 \cdot 2\pi \cdot M_2 — 628 \cdot M_2$

Ostatnie tj. szóste pole w/g podanej tabelki ma mniejszą podstawę, bo tylko 60 obrotów.

$E_6 — 60 \cdot 2\pi \cdot M_6 = 376{,}8 \cdot M_6$

Sumujemy poszczególne energie (powierzchnie):

$E — E_1 + E_2 + E_3 + E_4 + E_5 + E_6$;
Suma E jest całkowitą energią przyjętą przez gumę.

(cdn)

Inż. JANUSZ DROZDOWSKI



Korespondenci SiMu piszą

Z TERENU TORUŃSKIEGO

MAŁE LOTNICTWO W TORUNIU

Pierwsza modelarnia w Toruniu powstała jeszcze w roku 1945 przy Biurze Obwodowym Ligi Lotniczej. Z czasem jednak coraz więcej młodzieży garnęło się do małego lotnictwa. Tak więc otwarto najpierw modelarnię przy drużynie harcerskiej. W następnych latach przy pomocy Oddziału Ligi Lotniczej zostały otwarte dwie następne modelarnie: przy Szkole Podstawowej na Chełmińskim Przedmieściu, która zrzeszyła młodzież tego przedmieścia, oraz modelarnię przy Liceum Kopernika, w której pracuje zarówno młodzież klas licealnych jak i podstawowych.

Modelarnią oddziałową kieruje instruktor Komuński, który dzięki wielkiemu wkładowi pracy w wychowanie młodych modelarzy, zapewnia obsadę stanowisk kierowniczych w nowopowstających modelarniach, kierując do nich najaktywniejszych wychowanków modelarni oddziałowej. Bo trzeba stwierdzić, że gdyby nie zapobiegliwość i gorliwa praca instruktora Komuńskiego, byłoby niemało kłopotu z prowadzeniem nowootwartych modelarni szkolnych, które dzięki wielkiemu zainteresowaniu młodzieży, rozwijają się bardzo szybko.

Pierwszymi osiągnięciami modelarni szkolnych były zawody powiatowe 1 lipca 1951 r., na których modelarnia Liceum Kopernika zdobyła w ogólnej punktacji I-sze miejsce, a modelarnia przy Szkole Podstawowej II-gie miejsce. Następne zawody, 10 maja 1952 r., przyniosły tym modelarniom te same miejsca.

Młodzież tych modelarni to przeważnie synowie robotników i inteligencji pracującej. Najbardziej wyróżniającymi się modelarzami są: Henryk Meller, Bolesław Kościński, Lech Lewandowski, Kossobudzki i Janusz Namysłowski.

Sądząc z zapału modelarzy do pracy w małym lotnictwie należy przypuszczać, że w roku przyszłym modelarstwo na terenie Torunia podniesie jeszcze bardziej swój poziom.

Roman Mroczek
O.T. Toruń

PILOCI TORUŃSCY MARZĄ O ŚCIĄGARCE

Jednym z usprawnień w szybownictwie jest wykorzystanie ściągarki, co daje wiele oszczędności; przyśpiesza bowiem starty, a przede wszystkim zaoszczędza siły pilotów ciągnących linę. To jest właśnie najważniejsze. Bo pomyślmy, czy pilot zmęczony holowaniem liny, u którego tętno dochodzi do 100 i więcej uderzeń, może wykonać lot? Oczywiście, że nie. A jeżeli poleci, to lot jego nie będzie udany. Przeważnie pilota takiego nie dopuszcza się do lotów, zanim nie dojdzie do normalnego stanu. W konsekwencji traci on swoją kolejkę i odpoczywa czekając na lot. Wówczas koledzy jego muszą wytężyć jeszcze bardziej swe siły, aby zastąpić mającego wykonać lot pilota w ściąganiu liny, co w żadnym wypadku nie przyczynia się do usprawnienia pracy w starcie.

Tak właśnie dzieje się na lotnisku w Toruniu, gdzie nie ma w ogóle ściągarki, a cóż dopiero myśleć o nowych, racjonalnych sposobach jej wykorzystania. Myśli pilotów koncentrują się wciąż wokół ściągarki. W ich wyobraźni jest ona czymś wymarzonym.

Teresa Fydrych
O.T. Toruń

PILOCI — „DEKARZAMI MIMO WOLI"

Pewnej niedzieli, przed 22 lipca, liczna grupa pilotów przybyła jak zwykle na lotnisko O.T. w Toruniu, lecz po krótkiej naradzie postanowiono zrezygnować z lotów i zabrać się do innej pracy. A praca była poważna. Mieliśmy wykonać zobowiązanie zlotowe — pokryć hangar nowym dachem. Tak więc piloci zamienili się w dekarzy. Nie pierwsza to była dla nich robota — byli już murarzami, malarzami, cieślami, a nawet pirotechnikami.

Z zapałem przystąpiono do dzieła. Stojąc na wątłej, chwiejącej się konstrukcji dachu, piloci zrywali stare pokrycie. Płachty namiotowe i stare deski spadały na dół. Jednocześnie grupa pod kierownictwem stolarza Aeroklubu ob. Teodora Gudza przycinała deski odpowiedniej długości. Druga grupa przybijała je na dach. Mimo, że słońce lało na nas potoki żaru, że czasem młotek zamiast w gwóźdź trafił w palec, praca szła całą parą.

W dniu tym połowa dachu pokryta była nowymi deskami. Po paru dniach przystąpiono do dalszej pracy. Położono resztę desek, pokryto nowy dach papą i posmarowano smołą.

Wieczorem piloci z dumą spoglądali na swoje dzieło. Mimo zmęczenia i trudności odmycia plam smoły z rąk, nóg, a nawet twarzy, dominowało radosne uczucie, że sprzęt będzie miał bezpieczne schronienie, a przede wszystkim radość, że nawet jako „dekarze mimo woli" wykonaliśmy zadanie na bardzo dobrze.

Zenon Szczepański
O.T. Toruń

JAK PRACUJE OT W LIBIĄŻU

OD MODELU NA SZYBOWIEC

W kilku słowach pozwolę sobie przedstawić pracę Ośrodka Treningowego Ligi Lotniczej w Libiążu. Ośrodek ten powstał jeszcze w Polsce sanacyjnej. Latali w nim wówczas tylko posiadacze fortuny. Obecnie latają tam wszyscy, tj. synowie robotników i chłopów. Kierownictwo ośrodka znajduje się w rękach ob. Antoniego Chodorowskiego, który dużo pracuje nad wychowaniem młodzieży. Instruktorem jest ob. Mieczysław Wójcik.

Piloci, którzy przybyli do Ośrodka latali początkowo tak, aby latać. Dużo pracy zatem musiał włożyć instruktor, aby mogli oni być naprawdę pilotami. Dziś piloci libiążcy osiągają coraz to lepsze wyniki. Jednakże pracę ich utrudniał i utrudnia nieodpowiedni teren lotniska.

Ośrodek pragnąc zapewnić sobie w przyszłości więcej członków wysyła na kursy pilotażu szybowcowego najlepszych aktywistów miejscowej modelarni, która powstała 15 marca br. Należy podkreślić, że pracą modelarni kieruje jeden z najlepszych pilotów kol. Zbigniew Matlak, dzięki czemu praca w modelarni toczy się szybko i sprawnie i pomimo to, że liczy dopiero kilka miesięcy swojego istnienia, ma już poważne osiągnięcia.

W OTLL w Libiążu trenują również piloci oświęcimskiego koła LL. Pragną oni, aby modelarnia LL w Libiążu nawiązała kontakt z modelarnią LL w Oświęcimiu, której kierownikiem jest kol. Stanisław Ciekoń. Ja zaś ze swej strony apeluję do Was, kol. Matlak, abyście nawiązali kontakt z modelarnią LL w Oświęcimiu. Zorganizujcie wzajemną wymianę doświadczeń!

Bogumiła Rembiesa
Oświęcim

WSZYSCY CZYTELNICY KORESPONDENTAMI SiM-u!

POCZTA LOTNICZA

Kol. M. Bartoszewicz z Wrocławia prosi redakcję o zamieszczenie rysunków w trzech rzutach szybowców „Jaskółki" i „Bociana". Otóż Kolego, wprawdzie w naszym tygodniku wyżej wymienione rysunki nie były zamieszczane, ale znajdziecie je w 12 numerze miesięcznika „Skrzydlata Polska" z roku ubiegłego. Egzemplarz ten możecie nabyć w Wydziale Propagandy Zarządu Głównego LL, Warszawa, Ogrodowa 65.

Kol. Jerzy Szrajer z Zawad, pow. Łomża pisze, że chce zostać lotnikiem i w tym celu zasięgał informacji w ZMP i PO SP. Kolego, podanie wraz z załącznikami (życiorys własnoręcznie napisany, świadectwo niekaralności, opinię Partii lub ZMP, metrykę urodzenia, dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej, ostatnie świadectwo szkolne) złożyć należy w Zarządzie Okręgu LL w Białymstoku, ul. Krakowska 1. W tym roku jednak nie będziecie mogli zacząć nauki, bowiem akcja przyjęć została już zakończona.

Termin składania podań na szkolenie będzie podany w SiM-ie, a więc czytajcie uważnie każdy numer. Ponadto radzimy zapisać się do Koła LL i tam zdobywać wiadomości z dziedziny lotnictwa — to się przyda w dalszej pracy.

Kol. Eugeniusz Lepak z Pętna, p-ta Sękowa. Podajemy tytuły książek, o które prosicie: S. P. Ignatiew — „Chcemy latać"; Tadeusz Rejniak — „Szybownicy"; Jerzy Konieczny — „Wzlot Polskich Skrzydeł"; „Śmigłowiec"; T. Urniaż — „Zetempowcy na Start"; S. Tomaszewski — „Poznajemy tajemnice lotu"; T. Rejniak — „Zostań pilotem szybowcowym"; E. Białoborski — „Rakieta Księżycowa"; W. Parczewski — „My i pogoda"; „Wyszkolenie lotnicze pierwszego stopnia"; P. Elsztein — „Projektowanie modeli latających", „Śmigła modeli latających", „Od modelu na samolot", „Spadochron w sporcie i walce"; M. Babikow — „Meteorologia lotnicza".

Książki te można zamówić w Centralnej Księgarni Wysyłkowej, Warszawa, ul. Sienkiewicza 12. Jednocześnie nadmieniamy, że redakcja nie może Was skierować na szkolenie. W tej sprawie zwróćcie się do Zarządu Okręgu LL w Rzeszowie, ul. Kolejowa 7.

Kol. Jan Kruk z Pęzina, pow. Stargard. Zwróćcie się listownie do Zarządu Okręgu LL w Szczecinie, Al. Wojska Polskiego Nr 60 o podanie szczegółowych informacji odnośnie nauki w Centrum Wyszkolenia Technicznego.

Za pozdrowienia dziękujemy. **(B.J.)**

DO AUTORÓW

współpracujących z Redakcją Czasopism Lotniczych na odcinku techniczno-lotniczym.

Redakcja „SiMu" zawiadamia, że konsultacje z redaktorem działu techniki lotniczej odbywają się w lokalu Redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65, w każdy poniedziałek od godziny 15-tej do 16-tej.

ZE ŚWIATA

LUD CHIŃSKI FUNDUJE SAMOLOTY

W odpowiedzi na apel Ogólnochińskiego Komitetu Obrońców Pokoju, w Chinach odbywa się zbiórka pieniędzy na zakup samolotów bojowych dla Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej. Dotychczas zebrano już 5 565 miliardów juanów. Można za nie zakupić 3 710 nowoczesnych myśliwców.

W zbiórce pieniędzy i darów w naturze biorą czynny udział członkowie Chińskiego Związku Młodzieży Demokratycznej.

NOWY CZECHOSŁOWACKI FILM LOTNICZY

Jak donoszą „Kridla Vlasti", filmowcy czechosłowaccy nakręcają nowy film o tematyce lotniczej. Będzie on poświęcony spadochroniarstwu i ma na celu spopularyzowanie sportu spodochronowego wśród szerokich mas młodzieży. Film nosi tytuł „Niebo należy do nas".

LUD ANGLII PROTESTUJE PRZECIW AMERYKAŃSKIM OKUPANTOM I ICH ROZBOJOM

W Wielkiej Brytanii mnożą się głosy coraz bardziej stanowczego protestu przeciwko rozbojom i gwałtom, jakich dopuszczają się stacjonujący w Anglii żołnierze amerykańskich jednostek lotniczych.

Wielki wiec protestacyjny odbył się ostatnio w mieście Chester w hrabstwie Cheshire, gdzie ludność protestowała przeciw pobytowi Amerykanów. Na wiecu zabrał m. in. głos mechanik John Gibson, który został pewnego dnia napadnięty przez pijanych lotników amerykańskich i pobity do nieprzytomności za występowanie przeciw ich bezprawiom. Gibson powiedział m. in.: „Nie chcemy, aby byli u nas zagraniczni okupanci. Klasa robotnicza Wielkiej Brytanii potrafi sama zapewnić Anglii pokój i rozkwit".

W całej Europie wzmaga się ruch protestacyjny przeciw amerykańskim okupantom. Zjednuje on stale zwolenników i bojowników dla ruchu w obronie pokoju.

NIECODZIENNA INSPEKCJA W DYWIZJONACH RAF

Amerykanie w Anglii słyną już od dawna z bezczelności i chamstwa. Wystarczy przypomnieć chociażby niezliczone interpelacje (pytania ze strony posłów) w Izbie Gmin na temat niesłychanych postępków lotników amerykańskich stacjonujących w Wielkiej Brytanii czy bezsilność sędziów angielskich w sprawach o napady i kradzieże popełniane przez tychże lotników. Nie należy jednak sadzić, że jest to tylko przywilej żołnierzy. O, nie, dowództwo III amerykańskiej dywizji lotniczej w Anglii w niczym nie ustępuje swoim dzielnym podwładnym! Oficerowie z dowództwa nie napadają co prawda na ulicach i na ogół nie kradną zegarków, ale metody ich postępowania są zupełnie takie same.

Oto na przykład do kilku dywizjonów RAF (angielskie wojska lotnicze) przybyła ostatnio inspekcja. Było to kilku oficerów amerykańskich, którzy przyjechali... skontrolować, jak są szkoleni lotnicy angielscy oraz, czy mechanicy i personel pomocniczy wykorzystywany jest należycie. Oczywiście żadnemu z oficerów angielskich nie przyszło nawet na myśl, aby zaprotestować przeciw takiemu bezczelnemu wtrącaniu się w wewnętrzne sprawy wojsk angielskich. Strach pomyśleć, co by to było...

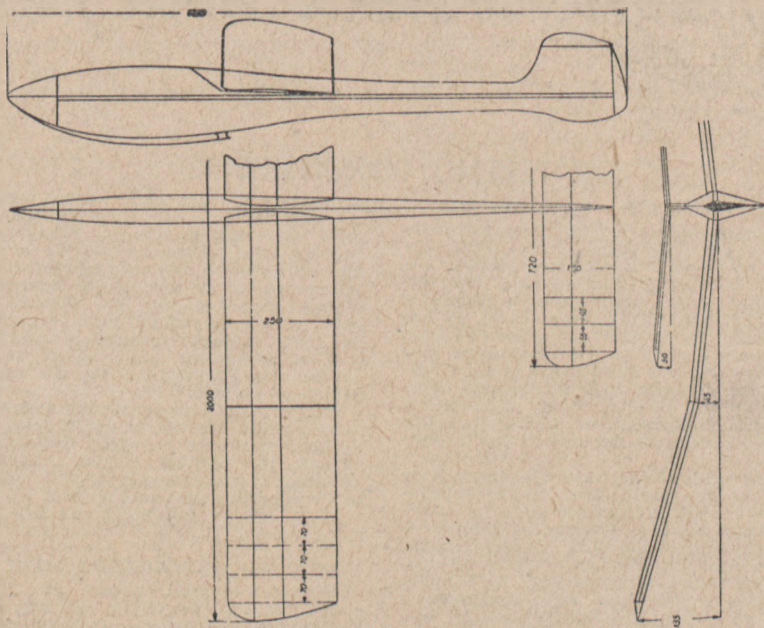
Coraz mniej robią sobie imperialiści amerykańscy ze swych sługusów w Zachodniej Europie. Uważają, że ich kupili i to wystarczy.

(w)

Nasza okładka:

Młodzież niemiecka, zorganizowana w organizacji FDJ, z zapałem uczy się latać. Na fotografii — dwaj młodzi piloci ze szkoły szybowcowej w NRD.

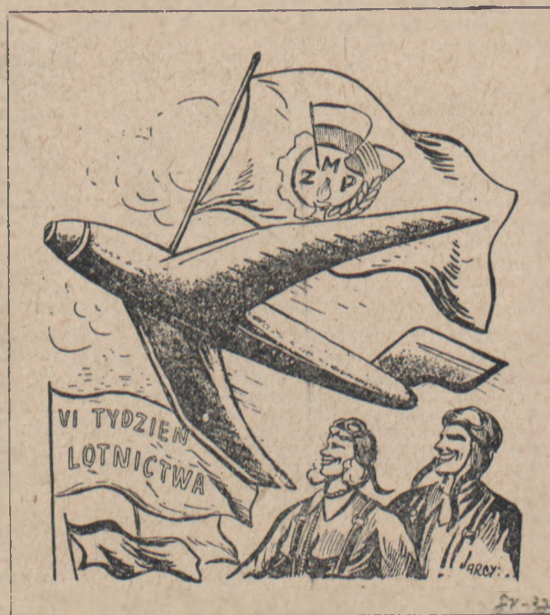
CO BUDUJĄ MODELARZE



Model konstrukcji Henryka Grabowskiego „Kubuś". Startował na XVII Ogólnokrajowych w grupie C III, zdobywając I miejsce, czasem 1 216 sek.

Dane modelu:
Rozpiętość płata 2 000 mm,
Wydłużenie płata 8
Powierzchnia płata 51 dcm²
Wznios skrzydeł 12°
Kąt zaklinowania płata + 3,5°
Profil płata NACA — 6412
Rozpiętość statecznika wysokości 780 mm,
Powierzchnia statecznika wysokości 12 dcm²,
Długość kadłuba 1 385 mm,
Długość modelu 1 410 mm,
Przekrój kadłuba 0,78 dcm²,
Całkowita powierzchnia nośna 63 dcm²,
Ciężar modelu 920 g,
Obciążenie jednostkowe 14,5 g/dcm².

CO WY NA TO?



Oto jak sobie wyobraża samolot odrzutowy jeden z rysowników „Głosu Pracy". Dużo fantazji musi mieć ktoś, kto potrafi rysować takie samoloty, których widok urąga... przyzwoitości i poczuciu humoru. My się z tego jednak nie śmiejemy.

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ — WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20, półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80.
Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.
Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. Nr 3665. 3-B-18786.